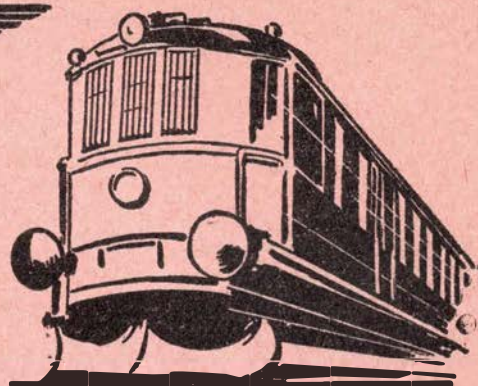
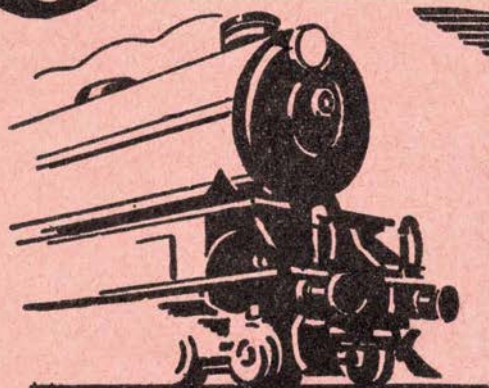


# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

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

8. årgang nr. 6

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

Juni 1951

## INDHOLD:

Er vor ledbevogtning tids- svarende .....	Side 105
Rejse i Norge .....	« 106
Oddesundbroen .....	« 108
Mens vi venter på tog .....	« 109
Danske jernbanestationer, nr. 40 .	« 111
D. E. F. A. ....	« 112
Garderobeforpagterforeningen ...	« 113
M/F »Dronning Ingrid« .....	« 114
Privatbane nyt .....	« 119
Maj dagbogen .....	« 121
Ud og ind .....	« 124
Hunden på .....	« 124

H. PENS . KØBENHAVN

*Alt* **GLAS** *til*  
**SKIBSBRUG**

Leverandør til M/F »Dronning Ingrid«.

Tlf. C. 8577

»DM« KEDELBESKYTTER

Et organisk, iltabsorberende vandbehandlings-  
middel som standser tæring og stenafsætning.

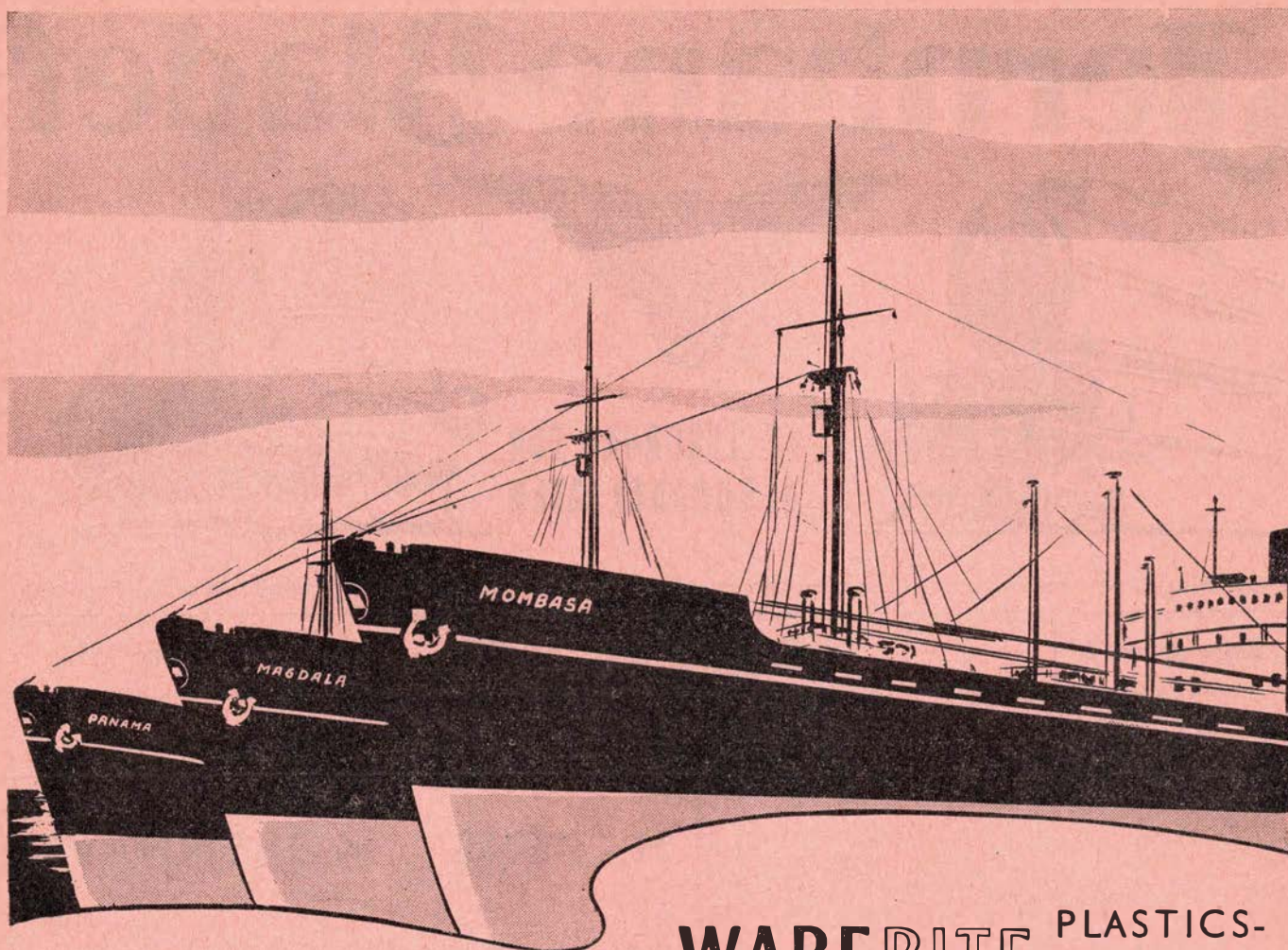
»HTL« UDSYRINGSVÆDSKE

med inhibitorer. Originalprodukter fra  
Houseman & Thompson, Ltd.

Eneforhandling:

**A/S MARITIME AGENCY**

Amaliegade 35 . Telf. C. 1504



## WARERITE PLASTICS- LAMINATER

(Reg. varemærk.)

opfyldte i m/s »MOMBASA« — the pioneer all-plastics ship — de stillede forventninger og krav så godt, at de også blev anvendt i »PANAMA« og »MAGDALA« og foreskrevet til endnu fem skibe af samme type.

Men samarbejdet mellem den gamle, traditionsrige skibsbygningsindustri og den endnu unge plastics-industri er blevet fortsat og udvidet således, at WARERITE Plastics nu ikke blot anvendes til passageraptingen i store skibe, men også til mandskabsaptingen i de mindre, som f. eks. m/s »BIRKHOLM«, ligesom mange andre skibe — fra passager- til bugserbåde — med WARERITE apting er under bygning.

At WARERITE materialer fremfor alle andre indebærer store fordele og gode egenskaber bevises derigennem, at de anvendes mere og mere i flere og flere skibe til vægge og lofter, inventar, møbler og overalt, hvor stor skønhed i forening med stor holdbarhed og fremragende modstandsdygtighed overfor mekaniske og kemiske påvirkninger — stød, slag, søluft, vand, olie, fedtstof, snavs, støv etc. — er tilstræbt og udgifter til vedligeholdelse og reparation ønsket undgået.

### **BAKELITE LIMITED**

18, GROSVENOR GARDENS,  
LONDON S. W. 1.

### **SØREN BORDING**

8, AUREVANG, KØBENHAVN, HELLERUP  
TELF. HEL. 6913

# Er vor ledbevogtning tidssvarende?

Der foretages nye forsøg med automatiske bomme.

PÅNY er der sket to påkørsler af biler med dødelig udgang for førerne af bilerne på bevogtede overskæringer, hvor ledbevogtningen har svigtet, og som altid ved sådanne uheld opstår bl. a. spørgsmålet vedrørende linieringningen, og vi ved jo alle, at denne ringning altid har været af en usikker karakter. Den, der skal foretage ringningen, kan blive optaget af andet arbejde, og ledbevogtningen kan overhøre ringningen, eller klokkeværket kan være udløbet, dette sidste sker vel mest på stationerne, men her får man også melding om toget på anden måde.

Efter uheldet ved Soderup overskæringer mellem Tølløse og Hvalsø, har den 64-årige ledvogterske fru Sofie Andersen, der har passet bommene ved denne overskæring gennem 36 år (hun havde ikke vagten den dag uheldet skete), har overfor »Nationaltidende« fremsat en række alvorlige udtalelser til bladet, om det rent ud sagt forældede bevogtningssystem, der slet ikke svarer til vore dages stærke og hurtige landevejstrafik.

Fru Andersen hævder, at det sker ofte, at stationerne glemmer at ringe for toget. I dette specielle tilfælde hævdes det fra stationens side, at der har været ringet, men når vi nu ved, hvor ofte de glemmer det, har vi lov at tro, at de også glemte det netop denne dag, siger fru Andersen.

— Men De må vel vide alligevel, når toget kommer?

— Vi har en køreplan, naturligvis, og den kan vi udenad. Men toget kommer desværre ikke præcis. Enhver kan sige sig selv, at vi ikke kan sænke bommene efter den. Når det er dårligt vejr, kan selv ekspresen være forsinket i op til en time. Skulle vi lade vejen være blokeret i al den tid?

— De kunne jo ringe til stationen og spørge, om der var forsinkelser.

— Ja, det påstås jo nu, at det er vor pligt. Men der står i reglementet, at det er stationerne, der skal holde os underrettet om eventuelle forsinkelser. Jeg har alligevel ringet utallige gange for at få at vide, hvornår det eller det tog kunne ventes, men det er meget svært at få ordentlig be-

sked. Jeg får som regel det svar, at »de nok skal ringe«.

— Har De ikke lov til at sænke bommene fem minutter før toget kan ventes?

— Jo, sådan skal det hedde sig — nu. Men sagen er i virkeligheden den, at vi kun må gøre det ved eksprestogene — og så er det forøvrigt kun fire minutter. Men fire minutter er også lang tid for den bilist, der venter. De bruger deres horn og regerer, hvis det varer for længe. Cyklister og fodgængere går over alligevel, og der er mange eksempler på, at folk har åbnet bommene med magt. Jeg kunne naturligvis indberette det, men hvad glæde kan jeg have af det? Nej, hvis folk skal respektere bommene, må de ikke være nede længere end højst nødvendigt. Jeg kan såmænd nok finde mig i, at folk råber til mig: »Luk dog op, din dumme kælling,« men hvis vi lukkede »efter køreplanen« tør jeg slet ikke tænke på, hvordan det skulle gå.

— Altså retter De Dem efter »klokken«?

— Det er vi nødt til. Og den kan altså svigte.

— Hvad gik Deres forslag til forbedring af systemet ud på?

— At stationerne samtidig med, at de ringede på klokken skulle tage den direkte telefon hertil og sikre sig, at vi havde hørt det. Der er direkte telefon i »skildset«, men det kunne vel ikke være så farligt at sætte en op også her i huset, så slap stationspersonalet for at vente.

Men vi fik afslag. Man kunne gå en anden vej, man kunne lade os hejse et gennemkørselssignal til toget, når vi lod bommene gå ned. Så måtte togene vente, hvis vi svigtede, men det var da bedre. Eller endnu lettere, når bommene

gik ned, skulle de tænde det grønne lys til toget. Så var man sikker. Nu er man ikke sikker på noget som helst.

## Ingen vil tage ansvaret

— Da ulykken skete, havde lokoføreren bemærket, at bommene var oppe?

— Ja, det er os ubegribeligt, at han ikke standsede. Han har kørt på strækningen i 25 år og ved, at den bestemte overskæring er en dødsfælde. Man kan absolut intet se fra nogen af siderne. Han så bommene rage op, og fløjtede flere hundrede meter før. Men han standsede ikke, sådan som andre lokoførere har gjort det tidligere, når bommene ikke var nede. Og så skete det. Det var et ulykkeligt tilfælde, men det er mærkeligt, at det er gået godt så længe. Nu har vi fornyet forslaget om en sikrere metode, og nu siges det, at det skal tages op igen, men der skulle altså en ulykke til først. — Men jeg kan godt sige, hvorfor det ikke er blevet indført for længe siden, det er simpelthen, fordi alle vil skubbe ansvaret så langt ned som muligt, ned til de lavestlønnede. Man må tilgive os, hvis vi er lidt bitre i dag. Vor arbejdsdag var fra 4,30 om morgenen til 21 aften, lønnen 83,25 kr. om ugen. Nu efter ulykken er arbejdsdagen pludselig sat, så vi slutter kl. 17. Det er første gang siden 1945!

— Ni timer efter ulykken stod bommene åbne igen.

— Ja, min svigerdatter blev jo straks sat udenfor, da ulykken skete, det er naturligt nok. I stedet kom fru Inga Rasmussen. Ni timer efter kørte et tog over for åbne bomme. Fru Rasmussen vil aflægge ed på, at klokken ikke havde ringet, og hun sagde straks, at når det kunne ske igen, ville hun ikke mere. Så kom der en tredie afløser. Hun er noget nervøs nu, det er der ikke noget at sige til. Det er et evigt, årelangt nervepres at passe et led. Når et tog er gået, kan man begynde at frygte det næste. Der kommer 36 tog i døgn

## Automatiske bomme

Også fra privat side rettes der fra flere sider angreb på banernes bevogtning af

Aktieselskabet

**Aarhus Privatbank**



Aarhus  
Hovedkontor

København  
Nygade 1

overskæringerne. Herpå giver banechef Th. Engqvist svar i B.T.:

— I U.S.A., som må betragtes som foregangsland på dette område, findes der lysblinksignaler ved alle overkørsler, og de er forbundet med automatiske bomber. Vi er også inden for Danske Statsbaner inde på denne tanke. I Sverige har vi bestilt et sæt blinklys med automat-bomme, der som eksperiment skal opstilles ved Buddinge station.

I øvrigt synes der ikke synderlig begej-

string blandt bilisterne for alt for mange blinklys. D.S.B. er heller ikke alt for stærkt interesseret i dem. For mange signalere sløver nemlig erfaringsmæssigt opmærksomheden.

Sikrest af alt er at lade baner og veje skære hinanden ude af niveau ved hjælp af broer. Intet andet sted i verden findes så mange viadukter som i Danmark. Der er ikke langt igen, før samtlige vore hovedlandeveje er ført over eller under banelinierne.

For øvrigt tyder en del på, at bilisterne ofte selv er skyld i, at ledvogterne for sent ruller bommene ned. De forklarer nemlig hyppigt, at bilisterne er utilfredse med, at bommene sænkes så tidligt, som reglementet byder. Vogterne venter derfor som regel lidt længere, men så er det, at ulykker kan ske. Heldigvis er de sjældne. Kun mellem 1/500 og 1/1000 af samtlige bilulykker sker ved baneoverskæringer.

## REJSE I NORGE *fra Oslo til Bergen*

*Tekst og foto: Verner Bjerre.*

Indbudt til film er man. Og sætter sig godt til rette i teaterstolen for at nyde de skiftende farvers dans over det hvide lærred. For en farvefilm er det. Farver der skifter fra pissegult over dyblå til det sarteste grønt. Men hvad er nu det?

Pludselig er man igen nærværende og ser sig omkring. Men det er jo ikke film, nøgen virkelighed er det, vi er simpelthen på rejse ad Bergensbanen. Rejses der for lidt af danske jernbanefolk, nogle påstår det, andre benytter sig i fuldt mål deraf, sikkert er det, at man får en stor oplevelse ud af det ved at stifte bekendtskab med fremmed folk og natur, ikke mindst i Norge. Erik Nielsen, Erik Kristensen, Kaj Vig samt undertegnede tog et lyntrip til Norge — bare for at se og for at mætte lidt frembrudt rejselyst. Rejselysten som kommer næsten med bestemte mellemrum, men lige så sikkert som amen i kirken. Hver ny rejse til at bekræfte sandheden i det gamle ord, at mennesket ikke lever af brød alene. Danne sig et brugbart indtryk af landets form og naturlige levevilkår er naturligvis umuligt, når man kun har få dage til sin rådighed, hvad jernbanefolk som regel har, men fremmedartethed og ukendskab er vel også charmen ved at færdes i fremmed land. Andet sind og nye tanker får man ved fri som en fugl at krænge hverdagens efterhånden tyngende bekymringer af sig, i alt kun leve i nuet.

Efterårstung dis lå over Oslo, da vi om aftenen kom dertil, byen stadig lige indtagende ved omgivelsernes naturlige skønhed, ikke ved sit præg af hovedstad. Men at gense denne by og disse stille, stejle gader er som at gense en elsket kvinde, igen at lade sig fortrylle. Erik Kristensen, også kaldet Store Erik, ville absolut slutte dagen med besøg i de små intime værtshuse,

godt gemt i små sidegader og langs kajerne. Også det er tradition.

### Bergensbanen.

Efter sigende et af verdens smukkeste panoramaer åbner sig her for øjet, tager man turen ad Bergensbanen, der i hvert fald er kendt overalt som en stor turistattraktion. Banen blev åbnet for gennemgående trafik i 1909, og hermed var øst- og vestlandet knyttet nærmere til hinanden. Imponerende er Bergensbanen. Fint ingeniørarbejde er her udført i stenet og uvejsomt terræn, og hvor farefulde kår har ikke arbejderne måttet arbejde under. Men det er til gengæld også blevet en bane af overvældende dimensioner. På den 492 km lange strækning passeres ikke mindre end 199 større eller mindre tunneler, og ialt 73 km af banen ligger i tunneler eller sneoverbygninger. Gennemsnittet af

norsk natur findes her, høje fjeldsider veksler uafbrudt med skønne, dybe dale, mens brusende elve sætter kølig præg på landskabet. Een ting skuffede dog, på udturen havde man indsat gamle, jeg vil næsten sige kassable vogne, som var utroligt snavsede, og hvor man gik glip af skønne landskabsbilleder, idet vinduerne var så små, at man dårligt kunne se ud. Skulle man give et råd til Norske Statsbaner, måtte det være, at disse gamle vogne så hurtigt det kan lade sig gøre, må blive udskiftede med nye.

Men nu lidt om hvad vi så på den lange rejse. Straks efter Oslo svinger banen som i en spiral op over byen, en vidunderlig udsigt åbner sig her, byen og fjorden at se i fugleperspektiv. En fjerdedel af Norge er dækket af skov, skove og søer er hvad øjet ser i de første stille timer, mens man endnu har forventningens stille syden i blodet. Vi får kortspillet og bolcheposen



*Hønefoss.*

frem, gør os det hyggeligt i den lille kupé. Efter nogle timers kørsel nærmer vi os Hønefoss by, stille, glitrende sol varmer den evigt brusende fos, der ligger lige før stationen, et øjebliksbillede til at prente i erindringen.

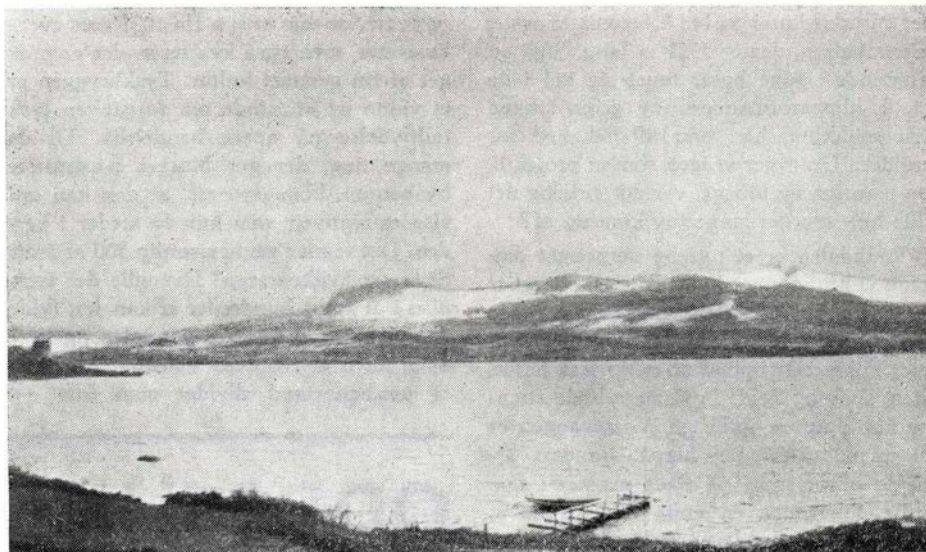
Fra Hønefoss skærer banen sig mod nordvest, og vi kører ind i den første, store dal, Sognedalen. Flittige bønder gør deres dagværk på de indskrumpede marker, landbrug ikke at se som i Danmark. Længst i dalen passerer vi Bergensbanens næstlængste tunnel, Havestingstunnelen, der er 2312 m lang. Tunnelen munder ud ved en af østlandets smukkeste indsøer, Krøderen, i hvis spejlblanke flade drivende skyer ses. Vældige fjeldformationer grupperer sig i horisonten, mest imponerende at se til Hallingdalsfjeldene i nord. Banen er hele vejen enkeltsporet, et kraftigt loko er forspændt toget, stadig hidsigere og stærkere farten. Vi kører ind i den 112 km lange Hallingdal. Skovklædte fjeldsider veksler med stille, smilende bygger. Ældgammel norsk bondekultur hører hjemme her, men egnene synes præget af stor fattigdom. Toget gør holdt ved de fleste større stationer, 10, 15 eller 20 minutter eftersom der må ventes på et modgående tog. En ting som de rejsende er glade for. Man får lejlighed til at strække de trætte lemmer, til at tage en drink, hvor restauration findes, men først og fremmest lejlighed til at betragte den vidunderskønne natur. Stadig opad går banen, ved Ål station skifter vi maskine, selv en damphest kan blive træt. Kort efter er Hallingdal passeret, Ustedalen dukker op i vest, og på trævæksten mærkes nu højfjældets nærhed. Lavskov er det nu som dominerer fjeldet. Ved Geilo station, der ligger ved Ustedalsfjorden er vi kravlet op 794 m.o.h.

### Opad mod højfjeldet.

Nu begynder den 100 m lange højfjeldsovergang at vise sin nøgne barskhed. For almindelige mennesker en gåde, hvorledes disse kolossale stenmasser i sin tid er dannet, findes i det hele taget en antagelig forklaring? For os danske at se til rå og kolde stenmasser, for Norges folk også en kær del af landet.

*Ørnen løfter med stærke slag  
over de høje fjelde —  
ror i den unge, kraftfulde dag,  
mætter sit mod i det vilde jag*

Efter Geilo dukker mod nord sneklædte fjelde og bræer frem. Det er Hallingskarvet, der i majestætisk ro sover sin tusindårige søvn. Fjeldet lader vi bag os. Ustaoset by nærmer sig, omgivet af talrige fjeldhytter, for ungdommen at opholde sig i, når byen kan forlades. Stadig opad. Ved

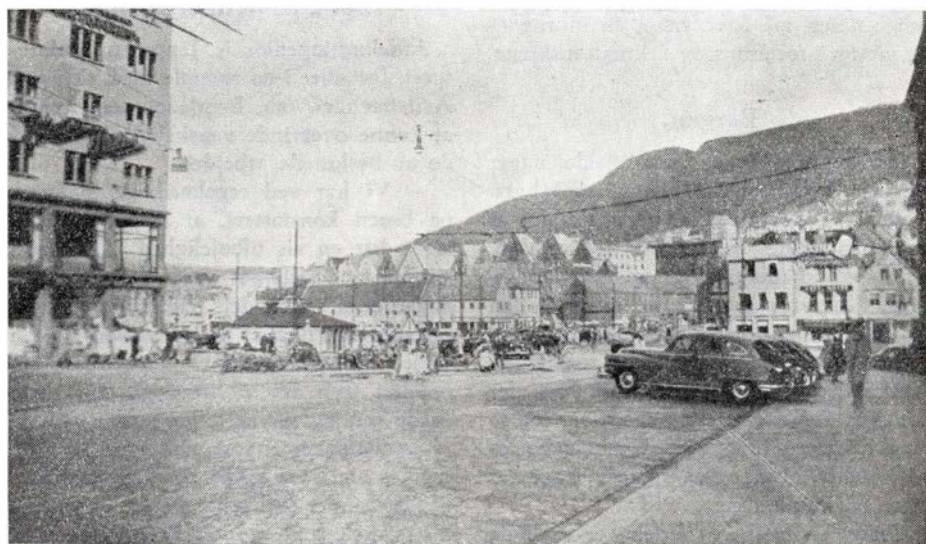


*Hardangerjøkelen.*

Haugastøl er vi oppe i 988 m højde, vegetationen er så godt som ophørt, og vi nærmer os Finse, der er Nordeuropas højest beliggende jernbanestation. Bidende koldt er der heroppe, men det er rigtignok også i 1222 m højde. Som midtpunkt i et fantastisk natursceneri ligger Hardangerjøkelen med sin sneklædte krop indhyllet i tunge, stillestående skyer med enorme vidder bag sig. Et syn at forundres over for folk, der kommer fra et forpusket lavland. Erik Kristensen var for øvrigt nær blevet efterladt heroppe på Finsc. Forklaringen er, at man her, hvor der jo er meget koldt, har noget forfærdelig stærkt sodavand, der ordentlig krasser i halsen. Da toget igen skulle køre, blev der som sædvanlig i højtaleren sagt: »Tag plads, tag plads«. Midt i al forvirringen troede Erik, at det var inde ved baren i restaurationen, man skulle tage plads. Men med kom han da.

Midt i en sneoverbygning passeres kort

efter Finse Bergensbanens højeste punkt, Taugevatn, 1301 m over havet. Tilfrossen vand og enorme mængder af sne vidner allerede nu om, hvilke store vanskeligheder norske kolleger har at kæmpe med, når vintersnefaldet nærmer sig. Et brat fald på 200 m bringer os ned til Hallingskeid station, ejendommelig ved det, at man her, for at undgå genen fra de store snemasser, har indbygget stationen med platform og spor under en kæmpemæssig sneoverbygning. Få minutters kørsel herfra har man til højre et fantastisk syn ned i den berømte Flåmsdal. Desværre havde vi så lidt tid, at vi ikke selv nåede at rejse på den bane, der går gennem dalen fra Myrdal til Flåm. Men fra Bergensbanen kan man se, hvorledes jernbanen snor sig ind og ud gennem sten og fjeld. Det er et fald på 865 m på en strækning af 20 km, så det er ellers en oplevelse, der er værd at tage med, har man tid. Bergensbanen er som nævnt spækket med tunneler. Kort ef-



*Bergen.*

ter Myrdal kører vi ind i banens længste, Gravahalsen, der er 5311 m lang. Som en bugtende slange borer toget sig ind i de stejle klippeformationer og giver tanken frit spillerum, har man tilbøjelighed for trolderier. Ud ryger vi igen som et projektil, og man ser sig tilbage, var det virkelig det lille hul som det lange tog kom ud af?

Raundalen er et nyt og særpræget område vi nu kommer ind i, tætte skovpartier er midtpunktet mellem gravitetiske fjelde og stille, glidende fjorde. Overalt det samme chokerende opbud af evig norsk natur, sten, skov og fjeld. Også mere blide strenge kan naturen spille på. Vossevangen er et talende eksempel herpå. Bønderns arbejde bliver gjort på flade marker i den stille dal, mens en enlig fugl ovenover skutter sig af kulde på fjeldtoppens evige sne. Jo, i denne natur og i denne stilhed bør man mindes skaberens langmodighed og mildhed, da han anlagde Norges land. Utallige digtere har ladet sig inspirere af Vossevangens fortryllende skønhed, mest kendt Bjørnson, der skrev: »På Vossevangen der vil jeg bo, der vokser kløver over høje. Der går hver ungkarl med blanke sko og med en sølverknappet trøje.« Fra Vossevangen går vi ind i mere ublidt landskab. Bemærkelsesværdigt at se bonden arbejde på marker så stejle, så de bringer i erindring Mark Twains historie fra Schweitz om manden, der faldt ud af sin mark. Kun et par får holdes at give uld til varme trøjer.

100 km er vi nu fra målet, men endnu har vi at passere omkring 70 tunneler. Gennem trange dale og langs stejle fjordbredder kravler toget frem det sidste stykke, bare få meter over havet.

Den 12 timer lange rejse gennem en enestående og uforglemmelig natur er forbi. Film var det ganske vist ikke, men jeg kan tænke mig, at den mand, der i tidernes morgen har skabt denne næsten usanselige natur, må have været en uforlignelig mester i formsans og dekorationskunst.

### Bergen.

Smukt omgivet af høje fjelde ligger Bergen, og derfor kaldes den også byen mellem de syv fjelde. Endnu præget af kamphandlinger fra krigens tid er den, men med en uhøjtidelige og flink befolkning. Klarest i erindringen står vel den fiskehandler på torvet, der råbte til os om rødspætter og ål, rap i kæften som en fiskerkælling ved Gammel Strand. Men der var også Trine, en sød repræsentant for de norske jenter. Hun serverede maden for os på hotellet, og når hun smilede, kom der store smilehuller frem.

Griegs og Holbergs fødeby er en livlig handelsby med store moderne forretnings-

oppe fra, er som et syn fra 1001 nats evenkvarterer, men også kvarterer, der er præget af fin gammel kultur. Tyskbyruggen er et vidne og et minde om forgangen tysk indflydelse på norsk handelsliv. Til de mange ting, der gør Norges næststørste by berømt, kommer også, at den kan opvise et regnvejr som kun få steder i verden. Det regner gennemsnitlig 300 af årets dage, og hvilken regn! Her ville der være plan i at grave hundreder af kanaler, fylde dem med små farvede gondoler og give byen navn af Nordens Venedig. Når man er jernbanemand skylder man først og

fremmest sig selv en tur med den berømte fløjbane, der i brat stigning går op over fjeldene. En fantastisk bane er det, og et fantastisk syn er det, den giver adgang til. Ved aften at betragte byens tusinder og atter tusinder hvide og farvede lys her-tyr. Storslået som Norge selv er det.

Skulle een og anden ved denne beskrivelse få lyst til selv at tage turen derop, vil han ikke fortryde det. Ikke alene for den smukke og overvældende natur, men også fordi Bergensbanen er et af de største og interessanteste ingeniørarbejder, menneskehænder har frembragt.

## ODDESUNDBROEN

ODDESUNDBROEN blev taget i brug den 15. maj 1938, og den samlede udgift ved broens bygning beløb sig til 6,4 mill. kr. Statsbanernes teknikere har ved regelmæssige målinger på broen konstateret, at broens klappille ikke er så stabil som det var ønskeligt. Pillen, som er bygget på 14 meters vanddybde, og som i sit indre rummer det udviklede maskineri til broklappen, har i nogle år vist en tendens til at hælde mod syd, og bevægelsen er nu blevet så stor, at man har fundet det nødvendigt at gøre noget effektivt for at få pillen til »at falde til ro«. Ganske vist drejer hældningen sig kun om nogle centimeter, men det er temmelig meget set med broteknikernes øjne, og bevægelsen i klappillen har desuden medført, at der har været en del vanskeligheder med at få broklappen til at lukke helt i. Derfor vil der snarest blive taget fat på et større stabiliseringsarbejde, som ikke alene vil vare i år, men også næste sommer.

### Klappillen skal forsynes med en kappe af jernbetonringe.

Afdelingsingeniør A. Jeppesen, brokontoret, fortæller i en samtale med »Thisted Amtstidende« om, hvorledes man venter at kunne overvinde vanskelighederne ved de nu besluttede arbejder.

— Vi har ved regelmæssige målinger på broen konstateret, at klappillen ikke alene har en vis tilbøjelighed til at dreje sig ind mod sejllobet, men at den også er angrebet af saltvandets påvirkninger, siger ingeniøren. Pillen er jo hul, således at den under vandoverfladen er udsat for et betydeligt tryk. Vi vil imødegå den skete skade ved at forsyne pillen med en kappe af jernbetonringe, som støbes på land og sænkes ned over pillen en efter en, så de tilsidst danner en kappe. Dette skulle være tilstrækkeligt til at yde beskyttelse mod saltvandets påvirkninger, og jernbetonrin-

gene støbes desuden sådan, at de bliver tungest på nordsiden. Vi skaber en vægtvirkning, der kan modvirke pillens tendens til at hælde mod syd.

— Det lyder som et større arbejde?

— Det vil det også blive. Vi begynder forberedelserne med det samme, og arbejdet vil formentlig strække sig over hele sommeren og næste år med.

— Hvor dyrt bliver det?

— Det vil jeg nødtigt udtale mig om, da det erfaringsmæssigt altid er vanskeligt at opstille forhåndsberegninger for den slags arbejder. Pillen har ikke bevæget sig meget, men efterhånden er det dog blevet til nogle centimeter, og det har igen ført til vanskeligheder med broklappen, der er blevet tilsvarende for lang. Samtidig med, at vi forsøger at rette klappillen op, vil selve broklappen blive forkortet en smule. Jeg vil gerne tilføje, at der ikke er det mindste i vejen med de øvrige piller i Oddesundbroen. De står så fint og urokket som den dag, hvor de kom på plads.

### Bromålingerne foretages af videnskabelige grunde.

Når vi foretager disse regelmæssige målinger, ikke alene på Oddesundbroen, men også på vore andre store broer, sker det skam ikke, fordi vi har mistanke om, at broerne ikke er solide nok, tilføjer afdelingsingeniør Jeppesen. Også inden for statsbanerne er vi stolte af vore broer, og når vi følger dem så nøje, skyldes det dels, at de jo er kostbare anlæg og dels af rent videnskabelige grunde for at skaffe os selv et materiale og for at opsamle erfaringer til fremtidens teknikere.

### Malingen af broen.

Malararbejdet på broen har nu stået på i 3 år, og dette arbejde nærmer sig nu sin afslutning.

— Vi regner med, at malerarbejdet bliver færdigt i år, lyder svaret, men så har broen også fået en grundig omgang. Det har været nødvendigt at gå så omhyggeligt frem, fordi det barske klima med den stærke saltmættede luft virker meget angribende på jernkonstruktionerne.

— Hvad vi arbejdet koste?

— Omkring en million kr., men så kan

vi også love, at det ikke i fremtiden bliver nødvendigt at give Oddesundbroen så grundig en behandling. Den anvendte fremgangsmåde med sprøjtegalvanisering efter sandblæsningen skulle være i stand til at holde ubegrænset længe, således at det i fremtiden kun bliver nødvendigt at forny den ydre farve, der giver broen det smukke, sølvskinnende præg.



### Karoline opdager et rigtigt mandfolk.

»Endelig et mandfolk!«

Karoline klasker hånden ned i avisen og ser på mig med begejstringens ild i blikket. Jeg farer forskrækket op og ser desorienteret på hende.

»Jeg siger: Endelig et mandfolk med en smule ben i næsen.«

Jeg forstår ikke, hvad hun mener, og spørger forsigtigt: »Er det mig, du mener?«

»Dig?? hvordan i alverden kommer du på den tanke? Har du gjort noget?«

»Ne'ej, da ikke noget særligt, så vidt jeg ved.«

»Heller ikke så vidt jeg ved — desværre.«

»Hvem er det så, du mener med et mandfolk med ben i næsen?«

»Jeg mener ham generalen selvfølgelig. Først skriver han rent ud, at rigsdagsmændene har melet deres egen kage og taget større reguleringstillæg, end de har givet tjenestemændene, og da så en del af pressen falder over ham og skamskænder ham, fordi han tillader sig at kritisere det hellige folkestyres endnu helligere mænd,

og indenrigsministeriet langt om længe føler sig foranlediget til at udsende en lang og vævende redegørelse, hvori der gøres rede for forholdet på en sådan måde og med så megen udenomssnak, at ingen forstår noget af det, så tager han resolut sin afsked. Se det kalder jeg en mand, man må tage hatten af for. Synes du ikke det?«

»Å'e, jo såmænd.«

»Du trækker på det. Mener du da ikke det må være en mand med ben i næsen. En rigtig general?«

»Jeg er ikke helt sikker på det.«

»Hvorfor er du ikke det. Kender du ham?«

»Nej, men jeg kender hans kone. — Det er nu noget af en overdrivelse, men jeg har engang hørt hende tale i en offentlig forsamling. Hun var forøvrigt ikke ulig Karoline, hun talte klart, tydeligt og logisk og bar præg af høj intelligens og stor villiestyrke. Jeg blev overbevist om, at hun netop var i besiddelse af de egenskaber, Karoline tillagde generalen. Men alt dette ville jeg ikke fortælle lige nu.

»Hvorfra kender du hende?«

»Å, det ved jeg såmænd ikke. Jeg kender hende forresten heller ikke sådan særlig. Jeg har bare set hende.«

»Hvor har du set hende?«

»Det kan jeg ikke sådan lige huske. Jeg ser så mange.«

»Ja men, hvor kan du vide, det er hende, du har set? Man kan da ikke se på folk, hvem de er.«

»Nej, det kan man selvfølgelig ikke.«

»Sig mig nu, hvor du kender hende fra. Hvordan ser hun ud? Er hun smuk?«

»Ligefrem smuk det er nu så meget sagt. Hun ser ganske godt ud og må i det mindste kaldes for en pæn dame.«

»Vil du så være så venlig at sige mig, hvor du har truffet hende.« Karolines stemme begynder at blive skarp.

»Jeg har set hende følge sin mand til toget.« Det var altså løgn, for jeg har aldrig set generalen, så vidt jeg ved. Men den gik.

»Nå'e, det kunne du have sagt straks. Jeg synes i hvert fald, det er flot gjort at tage sin afsked, når man bliver dårligt behandlet. Sådan skulle I gøre allesammen, det skulle nok hjælpe.«

»Det er der ikke tvivl om, men man kan nu engang ikke sådan uden videre tage sin afsked før tiden, med mindre man vil give afkald på pensionen, og hvad skal man så leve af?«

»Generalen gør det. Det er det, jeg synes, der er flot.«

»Der er nu ikke så meget at råbe hurra for. Han er nemlig så gammel, at han falder for aldersgrænsen til næste år, og han kan få omtrent dobbelt så meget i pension, som vi får i løn.«

»Nå, sådan. — Men jeg synes alligevel det er fornuftigt gjort. — Hvis nu alle dem, der er så gamle, at de kan tage deres afsked med pension, gjorde det som protest mod de lave lønninger i forhold til lønningerne i private virksomheder, så fik man vel øjnene op for, at det er galt?«

»Ja, men tjenestemændene er for fattige, de har ikke råd til at gå af, før de er tvunget til det.«

»De, der kan få de store pensioner, skulle da nok kunne.«

»Man skulle synes det. Men det viser sig, at det netop er dem, der kæmper for at blive udover aldersgrænsen.«

»Det er mærkeligt.«

»Ja, det synes jeg også.«

lady.



### Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg

Norgesgade 41 . Tli. 9 og 10

Hver Dag - til hvert Maaltid - kun det lægeanbef.

# KELP SALT

— og De beskytter Deres Sundhed.



## Fa. Hartmann Petersen

HELSINGØR - TELEFON 772 OG 1172

*Fabrikation af*



**Polstermøbler og  
Springmadrasser**

*Leverandør til M/F »Dronning Ingrid«.*

## Brdr. Stoffregen

Blikkenslager . . . Aut. Gas- og Vandmester

**Udfører Arbejder for DSB**



Hellerup - Hellerupvej 63 - Tlf. Hellerup 2594-4460-6622

**KLAMPENBORG**

Hjortekærvej 180

Telefon Hjortekær 87

*Smedearbejde*



*Udfører Arbejder for DSB*

## Brdr. Jensen

Aut. Sanitet-, Vand- og Varme Installatør

# SOMMERENS BEDSTE OG BILLIGSTE LÆSKEDRIKKE



## Drik AKVASAN

*og bliv slank*

**AKVASAN,** den ny drik med de mange gode egenskaber er velmagende, forfriskende og virker slankende.

**AKVASAN,** er en fortrinlig læskedrik, særdeles velegnet til bordbrug.

**AKVASAN,** vil blive Deres daglige drik, naar De har prøvet den. Den holder vægten nede.

Leveres direkte på Deres private bopæl, på kontorer, borgerstuer og arbejdspladser.

### PRISLISTE

Apolinaris . . . . .	0,20	Orange-Squasch . . . . .	0,28
Citronsodavand . . . . .	0,25	Crape Tonic . . . . .	0,28
Limonade . . . . .	0,25	Tonic Vater . . . . .	0,28
Sportsvand . . . . .	0,25	Akvasan . . . . .	0,35

## STEINMETZ & CO. A/S

Vester 8194      MINERALVANDSFABRIK      Vester 8194

**Carit Etlarsvej 10**

**København V.**



## Jernbanernes underskud.

Den europæiske jernbaneunion har udsendt en længere redegørelse over de europæiske jernbaners forhold i almindelighed og deres økonomi i særdeleshed, hvori det fastslås, at de fleste jernbaner kører med et voksende underskud, og selv om underskuddet endnu ikke er af samme omfang, som det var før krigen, udgør det dog næsten overalt et betydeligt finansielt problem. Trods stigninger i de transporterede mængder såvel af gods som personer, har indtægterne ikke holdt trit med de voksende udgifter, og årsagen dertil findes væsentligst i, at jernbanefragterne ikke tilpasses efter forholdene på samme måde som andre transportmidler tilpasser deres fragter.

Jernbanernes økonomi har almindeligvis været lagt an på at transportere massevarer til billige fragter og taget forholdsvis mere for transporten af stykgods, men efterhånden som bilerne har overtaget disse bedst betalte transport, har banerne måttet nedsætte fragterne, af hensyn til konkurrencen, eller undlade den stigning, der ville være en naturlig følge af konjunkturerne. Samtidig stilles der store krav til jernbanerne med hensyn til billig transport af livsvigtige varer, af visse eksportvarer, af skolebørn, arbejdere og andre, som benytter banerne til og fra deres daglige gerning. Og endelig forlanges det stadig og kraftigt, at jernbanerne skal spare.

Der foretages en vurdering af jernbanerne som transportmiddel i forhold til andre, navnlig bilerne, og det fastslås, at med hensyn til forbrug af brændsel (kul, olie, benzin), er jernbanerne langt billigere end noget andet transportmiddel og desuden hurtigere og sikrere, ligesom forbruget af menneskelig arbejdskraft i forhold til den transporterede mængde er meget mindre, og at befordringskapaciteten er mange gange større end bilernes. Af disse grunde skulle jernbanedrift kunne betale sig.

Redegørelsen anviser ikke nye veje til forbedring af jernbanernes forhold. Men det fremhæves, at skal jernbanerne fremtidig kunne klare sig i konkurrencen, må der moderniseres og rationaliseres både med hensyn til arbejdskraft, materiel og driftformer. Der bør anskaffes kraftigere og billigere trækraft, evt. overgang til elektrisk- eller dieseldrift og lettere vogne af standardtyper. Man må anvende bedre og simple ratermetoder og enten overtage eller samarbejde med biltrafiken. Man bør frem for alt undgå bureaukratisering og overgå til en aktiv transportpolitik. Endelig må jernbanerne i enhver henseende have samme dispositionsfrihed som andre transportmidler for at stå sig i konkurren-

## DANSKE JERNBANESTATIONER

40



cen og hindre, at de bedst betalte transport overgår til andre, mens man kun beholder de mindre lønnende.

D.

### Silhouet.

Han er stationsforstander på en landstation i 6. lønklasse, og han bliver sikkert aldrig andet eller mere. I sin assistenttid var han ikke uden evner og initiativ, men det var gået ham således til hovedet, at han tilhørte en overordnet og privilegeret klasse indenfor samfundet og etaten, at han intet som helst hensyn tog til andre mennesker end lige netop trafikassistenter af alle grader fra overassistent og op efter. Hans indstilling kan karakteriseres ved en udtalelse, han engang i en meget arrogant tone, kom med overfor en ældre rangermester, som han var blevet uenig med og truede med afskedigelse:

»Jeg må gøre Dem opmærksom på, at man for tiden ikke holder ret stærkt på det underordnede personale.«

En sådan indstilling måtte nødvendigvis bringe ham i konflikt med mange mennesker både medansatte og andre, og om hans egnethed til at være stationsforstander på en landstation, hvor det er af betydning at kunne omgås folk, var der kun en mening undtagen blandt dem, der skulle tage bestemmelsen. Dette, at han al-

drig stødte an mod sine overordnede eller havde anden mening end dem, og hans urokkelige autoritetstro må have gjort udslaget. Han er nu mere end nogensinde en stormand i egen indbildning, men der er ingen, som tager hensyn til ham eller regner med ham. Den tid er jo forlængst forbi, da en stationsforstander med en gage som en arbejdsmand kunne spille hertug, og dog bevare folks agtelse. Han er en ensom mand, men måske har han ønsket det således, og måske er han lykkelig i bevidstheden om sin egen storhed.

X.



### A-B-C Bronze Tætningsliste-Fabriken

Lydum pr. Tistrup, Tlf. Lydum 12

Forhandlere:

Aalborg: Dybølsgade 6, Tlf. 7336

Aarhus: Marstrandsg. 7, « 531

Esbjerg: Nørregade 3, « 2516

Horsens: Borgmesterv. 1 « 2237

Kbhvn.: Gothersg. 107, C. 11658



**D. E. F. A.**

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

## Til jernbane-esperantist kongres i Paris.

Efter en drøj rejse på 24 timer nåede vi Paris i øsende regn d. 16. maj kl. 13. Med samme tog var de finske og svenske deltagere. Vi blev budt velkommen i Gare du Nord og fik vore kongrespapirer, hvorefter vi blev ført over i den nævnte banegårds kantine for at spise til middag. Maden var god, rigelig og billig her, men det er også nødvendigt for en fransk jernbanemand med sin lille løn. Turen gik nu til vore hoteller. Ledet af pariser kolleger dykkede vi ned under jorden til Metroen, — et prægtigt trafikmiddel, let tilgængeligt. Den består af 14 linier, og det er muligt at kunne tage omstigning til alle 14 på en billet til 30 øre.

Vi nåede vort hotel, der fandtes i latinervarveret, hvor studenter i alle farvenuancer fra hele verden holder til, deraf navnet »latinervarveret«. Vi var godt træt, men måtte i en fart vaske os, fordi vi samme aften skulle møde til bekendtskabsaften i en anden bydel. Hertil måtte vi selv finde vej. Men i vore kongrespapirer fandtes et kort, hvorpå var angivet adresser på: hotel, mødelokaler og med hvilke Metro-linier vi skulle køre. Det er nemlig meget let at finde vej med Metroen. Man skal bare ikke give sig til at spørge pariserne om vej, for så bliver man vist i forskellige retninger. Vi nåede mødelokalet, der var stopfuldt af 11 nationers deltagere. Man hilste på gamle bekendte, stiftede nye bekendtskaber. Der var optræden af forskellig art; men det er vanskeligt at vække interesse, når Esperantister fra flere lande mødes, fordi de har så meget at tale om, så alt andet kommer i anden række.

Den 17. maj: *Kongressen åbner.*

Deltagerne blev budt velkommen af kongreskomiteens form. frk. G. Lemonnaire, som straks gav ordet til ærespræsidenten, hr. Bourrie, personaleinspektør og præsident for centralkomiteen for social forsyning, det holdt en flammende tale for den oplysningsfaktor Esperanto er og den internationale forståelse det skaber. Herefter talte de forskellige landes delegerede. De tyske forbundsbaners hovedforvaltning havde sendt en særlig repræsentant, chef-

konsulent herr Schuchmann, der gjorde opmærksom på den interesse Esperanto har i Tyskland, og han håbede, at det skulle være muligt at vække ministre og direktioner af deres stenalder søvn.

Om eftermiddagen var der rundtur i Paris med busser og om aftenen fest med forskellig optræden, bl.a. Paris' jernbanesymfoniorkester, der mesterligt fremførte musik som: Danse Macabre, Petite Suite, Ballet des Deux Pigeons og Ouverture du Carnaval Romain. Ligeledes vækkede et guitar-ensemble bestående af havaiipiger begejstring. Violin- og pianosolister, og »La trio dolca«, tre søde sangpiger, der virkelig kunne synge, en solodanserinde fra balletten og til slut »Montmartre besøger kongressen«, som desværre måtte afbrydes, for mange skulle med sidste metro-tog hjem kl. 0,30.

Den 18. maj: *Generalforsamling.*

Form. åbnede mødet og meddelte, at vor redaktør D. Muller, Amsterdam, er død, og vi mindedes ham ved at rejes os.

Sekretæren fik ordet og oplæste telegrammer og brevhilsener fra næsten hele verden. Mange organisationer og generaldirektioner havde sendt telegrammer. En deltager fra den tyske jernbanefagskole i Trier meddelte, at man der har indført Esperanto.

Derpå fulgte de ordinære rapporter fra form., sekretær og kasserer, der alle godkendtes.

Næste rapport var ang. terminaro (fagudtryk). Formanden, chefkonsulent H. Pape fra direktionen i Hamburg, for komiteen, der har udarbejdet oversættelsen af de mest anvendte fagudtryk, oplyste, at dette arbejde snart er afsluttet, og at man var nået frem til et — om man må sige — internationalt resultat, idet man havde stået i kontakt med flere lande: Chekoslovakiet, Danmark, England, Frankrig og Tyskland, for at finde frem til de rigtige udtryk inden for: trafik, signaler, fragt og ekspedition. Der er nu udsendt en kopi af oversættelserne til de tilsluttede landes organisationer, hvis opgave det nu er at tilføje de nationale udtryk.

Forslag, der vedtoges:

1) Der vælges en repræsentant i hvert

land som »rapportør«. Denne skal finde egnede artikler i fagblade, oversætte disse til vort internationale blad, og for de fagblade, der ønsker det omvendte.

2) I hver by, hvor der findes medlemmer, vælges en delegeret. Disse delegerede skal være til tjeneste for udenlandske kolleger hvad angår oplysninger m.m. De delegeredes adresser offentliggøres i Bultene i januar hvert år. Nærmere i Bulteno.

Form. oplyste, at IFEF (Internacia Federacio Esperanto Fervojista) nu har medlemmer i 14 lande. 12 lande var repræsenteret ved kongressen. Beklageligt kunne ingen fra de østlige lande give møde.

Lørdag d. 19. maj: *Afsluttende møde.*

Mange ting blev drøftet og diskussionslysten var stor. (En kendt fransk repræsentant for en af jernbaneorganisationerne, som var tilstede, udtalte: »hvis nogen tvivler på Esperanto's anvendelse, kan de blot give møde ved en sådan diskussion mellem forskellige landes deltagere, han må da straks kapitulere«.)

Ved dette møde vedtoges intet særligt.

Lørdag aften var friaften. Hvad de forskellige oplevede, må de selv fortælle. Jeg selv besøgte Montmartre, men oplevede ikke noget særligt. Men det var interessant at studere folkelivet. Der er en egen atmosfære over livet her. Det er næsten som om, at alle går og venter på eventyret. Det, der undrede mig mest, var de mange turistbusser, der kom, holdt stille, passagererne steg ud, kom tilbage nogle minutter senere og kørte igen. Ja, de havde dog set Montmartre, og ikke at forglemme Sacre-coeur, en kirke, der ligger på højen Montmartre, 130 m, på hvis skråninger ligger nogle hæslige store huse. Før kirken blev bygget i 1876, var dette sted dækket af skov, marker, vinstokke og møller. Det er nu den bydel man benævner »Centrum for nattens glæder«.

Paris har mange tillokkelser, men det er klogt at have stedkendte personer med, når man ønsker et rigtigt udbytte.

Søndag og mandag udflugter. Men om dette fortæller vi en anden gang.

J. C.

## Julio Baghy

De, som endnu ikke har stiftet bekendtskab med Julio Baghy enten ved personligt møde eller gennem hans bøger, burde snarest læse en af hans meget interessante bøger. En smukker esperantostil ser man sjældent. På Central biblioteket i Århus findes flere af hans bøger. De kan gennem det stedlige bibliotek låne en eller flere af disse bøger.

Benyt ferien til at lære Julio Baghy at kende.

## Julio Baghy 60-jara.

Pro la nuntempe ne tre favora situacio de Esperanto en Hungarujo forpasis preskaŭ nerimarkite la 60-a datreveno de la naskiĝtago de nia Julio Baghy. Li, nome, naskiĝis la 13-an de januaro 1891 en Szeged. Ne estas necese, ripeti ĉi tie ĉion kion dankas al li la Esperanto-movado kaj precipe nia literaturo. Ĉiuj esperantistoj de antaŭ la dua mondmilito bone rememoras lin kaj liajn multnombrajn kaj tre ŝatatajn verkojn, komencante de liaj poemkolektoj „Preter la vivo“ kaj „Pilgrimo“ trans la novelon „Printempo en la aŭtuno“ kaj la romanojn „Viktimoj“ kaj „Hura“ ĝis „La teatra korbo“. Baghy estis ankaŭ unu el la ĉefaj redaktoroj kaj kunlaborantoj de la bonega sed bedaŭrinde malaperinta „Literatura Mondo“. Nuntempe li vivas en malfacilaj cirkonstancoj; sed ni scias el plej certa fonto, ke li restis fidela precipe ankaŭ al la bela ideo de l'Esperantismo. „Amo kreas Pacon. Paco konservas Homecon. Homeco estas la plej alta idealismo!“ jen liaj vivprincipoj. — Postfeste ankoraŭ niajn plej korajn gratulojn al li okaze de lia jubileo!

## Esperanto sur sia loko.

Islanda delegito, alyparolanta la Varsovian Packunvenon en Esperanto; reprezentantoj de Egiptujo kaj Izraelo, salutantaj la Mondparlamentan Kongreson en la lingvo internacia — jen Esperanto sur sia vera loko!

En Varsovio nur la islanda delegito publike alparolis la kongresanojn en nia lingvo, kvankam tiun Packongreson partoprenis esperantistoj el sep landoj. Eble ekzistis specialaj kaŭzoj, pro kiuj la ceteraj samideanoj silentis en nia lingvo. Kaj ni ĝojas eĉ pri tiu unu, kiu kuraĝis uzi Esperanton en tiel grava kunveno neesperantista, kaj pri kies kuraĝa ago raportis ĉiuj Varsoviaj tagjurnaloj.

En Genevo, ĉe la Tutmonda Kongreso por Mondparlamento, Esperanton uzis ĉe la oficiala malfermo ĝuste la reprezentantoj de du landoj najbaraj sed laŭdire malamikaj: Egiptujo kaj Izraelo. Sed tie uzis la internacian lingvon ankaŭ la prezidanto de tiu (same neesperantista) kongreso. Li uzis ĝin perfekte kaj libere, kiam la okazo sin prezentis, krom diversaj naciaj lingvoj, same kiel ĝin uzis dum la publikaj diskutoj aro da aliaj kongresanoj, kaj ja minimume kvarono de la kongresa, noj en Genevo komprenis hgvon.

Kompreneble ne ĉiun neesperantistan kongreson internacian partoprenas tiom da esperantistoj, eĉ el landoj tiom distancaj kiel Japanujo.

Sed kio ne estas, povas ankoraŭ fariĝi. Kaj iam devos veni, kaj certe venos, la tago, kiam ĉiu partoprenanto de internacia kongreso, eĉ ĉiu iom kultura homo sur la tuta terĝlobo, komprenos kaj parolos, krom sia gepatra, minimume ankoraŭ la internacian lingvon.

Ni konstante streĉu niajn fortojn, senhezite daŭrigu niajn klopodojn, eĉ se iufoje ili ŝajnas nur malmulte sukcesaj, kaj kuraĝe uzu nian lingvon je ĉiu konvetna okazo en la praktiko.

La fruktoj jam estas maturiĝantaj.  
T. J.

I april nr. af dette blad bratge vi en artikel over emnet „kial vi fariĝis esperantisto“ skrevet af hr. chefkonsulent H. Pape, banedirektionen, Hamburg. Artiklen bar ingen underskrift, billedet af hr. Pape heller ikke. Vi beder vore læsere og hr. Pape meget undskyldte dette.

Red.

## Al DEFA!

Tutherford dankon pro la ofabla atento koncerne nian 25-jaron geedzigan jubileon.

Guđr. Christoffresen.

## Deziras korespondi

S-ro Waldmann, Kummeltenvink 2.  
Reiklinghausen. *Germanio*.  
S-ro walter Sondeergger. Alberstrasse 3.  
Zyrik. *Svislando*.  
S-ro Galissaire Raoul. 66, Boulevard de la Gare. Paris 13. *Francio*.  
S-ro Bidault Jean. 28, Rue des Silas.  
Paris XIX. *Francio*.  
S-ro Motto Roger, 15. cite S.N.C.F.  
Chemni de Ste marthe Marseille.  
(Bonches du Rohne) *Francio*.  
S-ro, Josef Schneider. Fulda.  
Langenbriike nr. 11. *Germanio*.

# FORENINGEN AF GARDEROBEFORPACTERE

VED DSB

Formand: S. Baunsgaard, Aarhus H.

Kasserer: H. Nielsen, Aalborg.

Bestyrelsens første møde blev afholdt i Ålborg i sidste måned, hos kassereren, der var kun mødt 4 medlemmer, idet Fa og Vj. udeblev.

Ålborg stiftsbogtrykkeri havde inviteret bestyrelsen til at se, hvorledes et bogtrykkeri arbejder, og der blev lejlighed til over for forretningsbestyrer Hansen at anke over forskellige ting. Blandt andet den dårlige perforering, der så tit fandt sted, og ligeledes de meget uheldige farver, der i den sidste tid var dukket op.

Der blev udtalt, at man helst kun så de farver, hvor man tydeligt kunne se, hvad man skrev med blyant på.

Der vil, når det oplag, der var trykt, var blevet opbrugt, kun blive fremstillet 5 forskellige farver.

Den store prisstigning på blokkene blev også omtalt, men forretningsføreren måtte beklage, at der ikke var noget at gøre ved dette, da papirsituationen ikke tillod en nedsættelse af prisen.

For at undgå en yderligere prisstigning, som ville komme i nær fremtid, ville man lave ryggen på blokkene smallere, og dette ville så opveje prisstigningen.

Efter gennemgangen af trykkeriet var bogtrykkeriet vært ved en frokost.

Hos kassereren blev foreningens tilgang af medlemmer drøftet, og man kunne kun være glad ved, at tanken om at starte foreningen havde fået så stor tilslutning, endnu havde alle forpagtere ikke tegnet sig, men de få stykker, der endnu var tilbage, regnede man med nok skulle komme, og ikke mindst nu, da JERNBANEBLADET blev tilsendt hver forpagter, det ville jo minde de sidste om at få deres medlemskab i orden.

Efter den store tilslutning i 2. distrikt, ville man nu søge kontakt med forpagterne i 1. distrikt, og landsforeningen skulle så blive en realitet, og man kunne så begynde det arbejde, som var foreningens mål.

Tho.

## Chr. A. Schmidt

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

# ARMATUR

af Jern og Staal

# PUMPER

til praktisk talt alle forekommende Formaal og Driftsforhold

# KOMPRESSORER

■ *Special-Konstruktioner til Skibsbrug.* ■

Originale KSB-Vandudladere med Gliderlukke.

*Oprindelse:*

**Klein, Schanzlin & Becker A. G., Frankenthal**  
**Amag-Hilpert-Pegnitzhütte A. G., Pegnitz**  
**Kleinschanzlin-Bestenbostel G.m.b.H., Bremen**  
**Kleinschanzlin-Pumpen A. G., Hamburg/Sarre**

Angaaende Tilbud tillader vi os at henvise Dem til Deres Leverandør i Branchen, og vi opgiver Dem gerne nærmeste Forhandler, ligesom vi altid er til Deres Raadighed med Oplysninger og Vejledning af teknisk Karakter.

*General-Repræsentanter:*

**F. J. Hinné & Co., København V.**

Vesterbrogade 19 - Tlf. C. 8663 - Telgr.-Adr.: Maskinhico



## Ventilationsaggregater

*for saloner, kamre, stirrids og toiletter  
i DSB's nyeste storebæltsfærge*

„DRONNING INGRID“

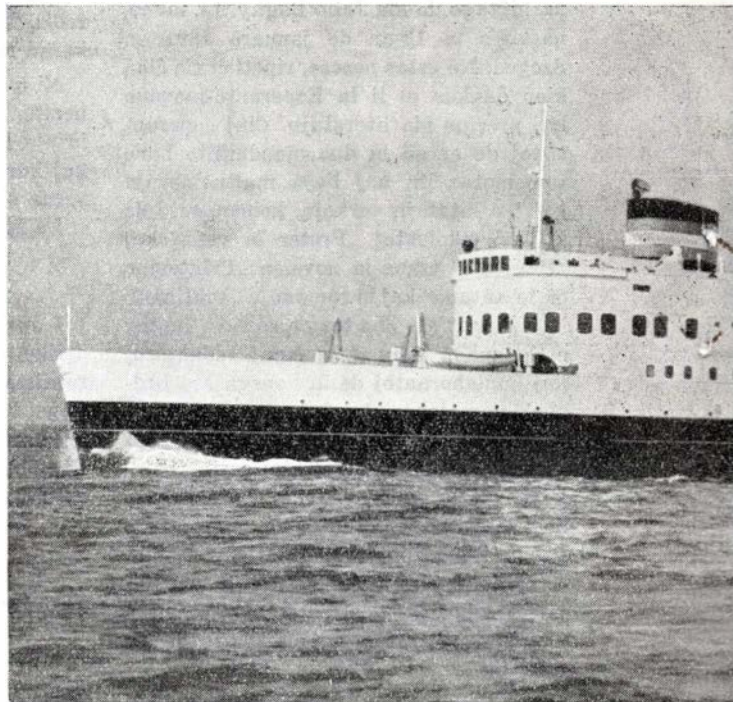
*leveret af*

**Glent & Co<sup>as</sup>**

KØBENHAVN K  
Øster Søgade 32  
Tlf.: Central 13.900

AARHUS  
Sct. Paulsgade 25  
Tlf.: Aarhus 10.900

# M/F „DRONNING



Den 17. april, nøjagtig på dato fire år efter at m/f »Fyn« blev sat i drift, blev den nye DSB-storebæltsfærge m/f »Dronning Ingrid« overtaget af DSB og sat i drift.

I december 1948 afsluttedes kontrakten med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, hvorefter kølen blev lagt i juni 1950, og allerede den 24. november fandt stabelafløbningen sted. Der var, som det vil erindres, nogen besværighed med at få skibets dåb fuldbyrdet, idet det ikke lykkedes den lille prinsesse Benedikte, at få slynget champagneflasken mod skibets stævn, men en ingeniør fik fat i flasken og under ingenlunde farefri forhold lykkedes det ham at få kastet flasken mod færgen inden denne havde forladt beddingen.

Færgens Maskineri består af 2 stk. B & W 6-cylindrede totakts diesel motorer, direkte koblede til hver sin drivskrue-aksel. Motorerne udvikler ved 165 omdrejninger i minuttet ca. 5500 hk og giver færgen en fart af 16½ knob, hvilket er nøjagtig de samme tal som for m/f »Fyn«. Færgen har til mange forskellige formål som belysning, styremekanisme m. m. 4 stk. 6-cylindrede B & W hjælpemotorer, hver på 350 hk.



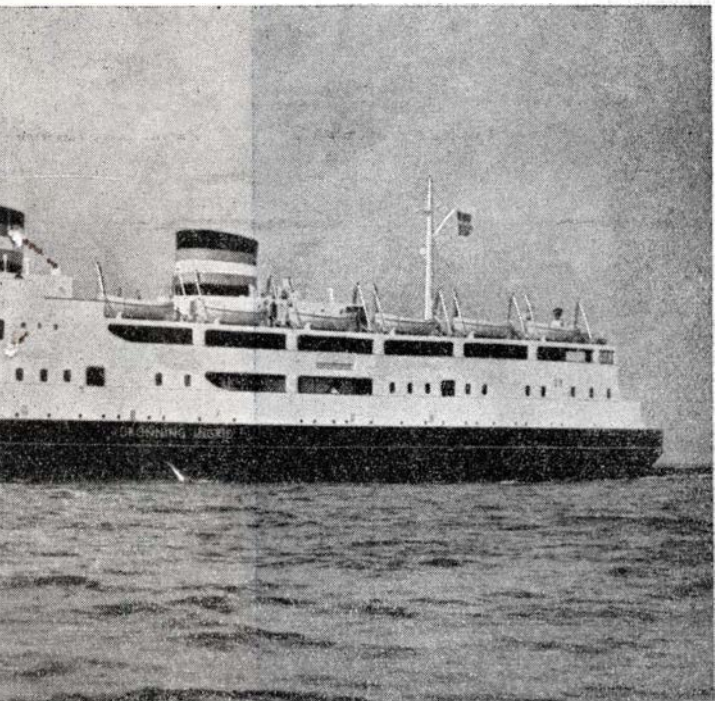
**P. MONBERG**

SCT. ANNÆ PLADS 28 - \*CENTRAL 2787  
KØBENHAVN K.

FLISER

Leverandør til M/F „Dronning Ingrid“

# ING INGRID“



Færgen er stort set indrettet som m/f »Fyn«, men for at blive fri for tjenernes evige renderi gennem 1. kl. salonen for ikke rygere, er der indrettet en gang på styrbords siden af denne salon. Der er ligeledes i hallen foran 1. kl. ryger salon indrettet et ekspeditionskontor for indlevering af telegrammer samt bestilling af telefonsamtaler, der foregår i to bokse ved siden af ekspeditionskontoret.

På promenadedækket er adgangen til fællesklassosalonerne her indrettet således, at man kommer ind i en stor tværskibs hall, hvorfra der er adgang til saloner og toiletter.

Færgen er forsynet med dobbelt bund fra for til agter samt med så mange vandtætte skodder, at færgen kan holdes flydende, selv om to ved siden af hinanden beliggende vandtætte rum kommer i fri forbindelse med søen.

DSB har nu seks 3-sporede dieselmotorfærger ved storebæltsoverfarten, hvorved der fremtidig altid vil kunne sejles med udelukkende 3-sporede færger i de 5 faste færgeturte. Dampfærgen »Christian IX« vil foreløbig blive bevaret som reserveskib og til brug under større trafik.

M/F „Dronning Ingrid“ er forsynet med 2.080 Stk. Redningsveste Model 7.

☆ Vesten består af 100% Kork og Nylon.

Model 7 benævnes som Verdens bedste Redningsvest.

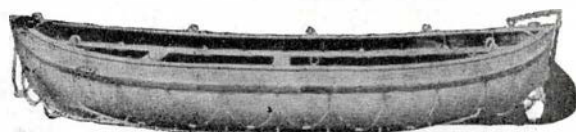
**Svendborg Korkvarefabrik**



**Nauta-boat Co.**

Næstved Havn.

Leverandør af Aluminiumredningsbaade til Danske Statsbaner.



✱ Fabrikation af:

Daiver, Baadespil, Skates og Sliphager.

✱

Levering af:

Skibsbygningsmateriel, Skibsinventar.

✱

**Salgskontor: LAURITZ ANDERSEN & CO.**

CORT ADELERSGADE 10, KBHVN. K. - TLF. C. 6435 - C. 1501



**GEM**

**service-opvaske-maskiner**

... den effektive service —

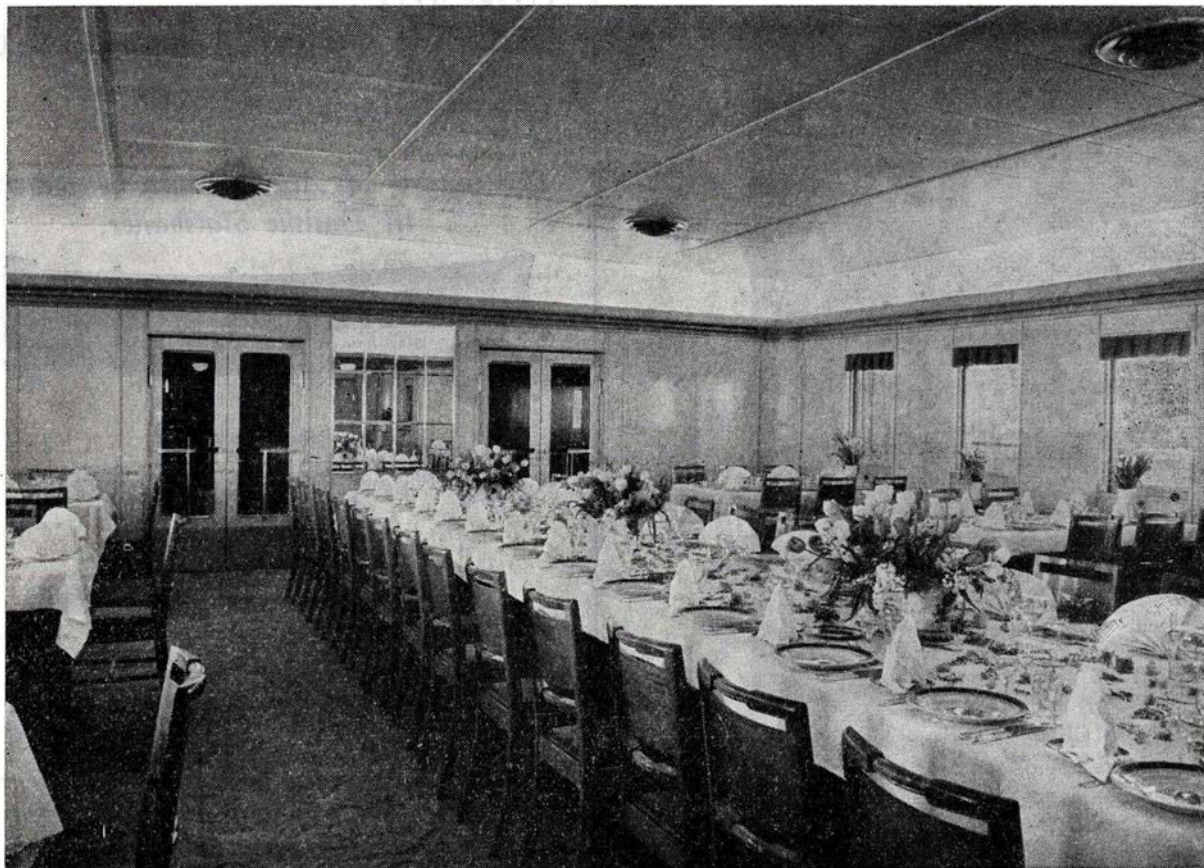
arbejder i stor udstrækning på hospitaler, offentlige institutioner, hotel- og restaurationsvirksomheder, og ikke mindst i den moderne skibsfart, bl. a. har DSB's smukke nybygning „Dronning Ingrid“ installeret GEM service-opvaske-maskine, der løser kravet til hygiejnisk og effektiv service-opvask.

Aktieselskabet

**Georg E. Mathiasen**

Vordingborggade 12 . København Ø . Central 9043

# M/F »Dronning Ingrid«



Spisesalonen.

VED »DRONNING INGRID«s præsentation og indvielse på Storebæl d. 17. april, klarede denne med overlegen dygtighed både dysten med sydvestenvinden og opgaven at dupere de mange indbudte gæster.

Ved skæbnens spil var det DSB's største konkurrent DFDS' direktør Kørbing, der som repræsentant for datterselskabet Helsingør skibsværft, skulle overdrage skibet til generaldirektør Terkelsen og hans stab, idet direktøren for skibsværftet befandt sig på sejlur i Middelhavet.

Ved middagen om bord bød dir. Kørbing velkommen på værftets vegne og overbragte en hilsen fra dir. H. P. Christensen. Han takkede DSB, fordi de havde overdraget bygningen af skibet, der var det 6. i rækken af nybygninger til Storebæltsoverfarten, der var udgået derfra.

Han kunne forsikre, at det i alle henseender havde overtruffet forventningerne, de tekniske prøver havde vist, at færgen kunne præstere en maximumsfart af 17 knob, medens man kun havde garanteret 16,5. Direktøren drog iøvrigt sammenlig-

ninger mellem den udvikling, der havde fundet sted i det 24 års spand mellem bygningen af m/f »Korsør« og »Dronning Ingrid«, både hvad de ydre linier og de tekniske installationer angår, og han nævnte, at medens »Korsør« for at præstere 15 knob skal bruge 4100 hk, kan nybygningen klare denne fart med et kraftforbrug af kun 3200 hk. Han takkede søfartsafdelingen og generaldirektøren for det gode samarbejde og konstaterede, at færgebygningen for DSB havde været så god en reklame for værftet, at det havde medført ordrer fra udlandet. Direktøren sluttede med at udbringe et leve for »Dronning Ingrid«.

Generaldirektør E. Terkelsen gav i en inspireret tale udtryk for glæde over det nye skib og specielt dets vidunderlige udstyr i form af radar af allernyeste type, gyrokompass, ekkolod og andet navigationsmateriel, og sagde, at man på denne baggrund måtte undre sig over hvordan Columbus i sin tid kunne komme til at opdage USA, når der skal så meget til for at komme fra Korsør til Nyborg! Det første

var ganske vist også en fejltagelse, som visse nu beklager, men DSB er i hvert fald glad, fordi man har tilsikret sine passagerer den størst mulige sikkerhed, til hvilken hører færgens dobbeltbund, alluminiumsredningsbådene og de godt 2000 redningsbælter, som alene har kostet 100.000 kr.

Generaldirektøren ønskede iøvrigt ikke at drage sammenligninger med den øvrige færgeflåde, men forsikrede, at »Dronning Ingrid« naturligvis skulle være den bedste færgen til en pris af 13 mill. kr., og enhver kunne jo iøvrigt ved selvsyn danne sig sin mening om dette skibs fornemme udstyr.

## DSB's smertensbarn.

Om Storebæltsoverfarten sagde han, at den på een gang er statsbanernes smertensbarn og kælebarn! Det er om denne, det hele drejer sig. Her begynder man, når køreplanerne skal lægges, og her mødes Danmarks trafik i tal, som efter landets forhold er uhyre store.

I sidste driftsår udførte færgerne på

bæltet 11.500 dobbeltture, hvilket vil sige, at færgerne krydsede 23.000 gange, der overførtes 800.000 vognaksler, 3½ mill. rejsende og over 250.000 biler, og vanskelighederne har været store.

I den sidste tid har der i Korsør og Nyborg været ophobet mere end 1000 godsvogne, skønt man på alle måder har søgt at rationere læsningerne, og helt godt har det ikke været, men man har dog klaret vanskelighederne ganske godt, og der er daglig udført 26 dobbeltture med jernbærfærgerne og 4—6 med autofærgerne.

Den voldsomme trafikstigning må søges i faktorer, som ikke kunne forudses for få år siden: Jerntæppets deling af Europa og det hidtidige trafikbehov, som er fulgt med oprustningen ude i verden.

Under disse omstændigheder måtte man se tiden an, før den udbygning af overfartens materiel, som nu er i gang, kunne begynde. Det er dels sket med denne nye færge, og det vil blive fortsat med den nye autofærge, til hvilken kølen er lagt på værftet i Frederikshavn, og som bliver færdig næste forår.

De næste opgaver består i bygningen af flere færgenhavne, og dette arbejde er påbegyndt i Nyborg og står for i Korsør i forbindelse med de nuværende lejer, hvorefter man muligvis må fortsætte med yderligere udvidelser af havnene.

Generaldirektøren sluttede med at takke trafikministeren som repræsentant for regering og rigsdag for bevillingen til nybygningen, værftet for det gode arbejde, søfartsafdelingen, de tilsynsførende og mange andre, som har ydet deres indsats i forbindelse med »Dronning Ingrid«s bygning, og han udbragte et leve for det mandskab, som for fremtiden skal gøre arbejdet på færgen.

Midt vands mellem Nyborg og Korsør ankrede færgen op, og den officielle overdragelse fandt sit endelige udtryk, da gæsterne forsamlede på det agterste bådedæk med blottede hoveder overværede, at værftsflaget blev strøget til fordel for statsbanernes splitflag. Umiddelbart efter overrakte generaldirektør Terkelsen direktør Korbning checken på 2½ mill. kr., som udgør restsummen af det beløb, DSB skylder for »Dronning Ingrid«.

## Leverandørerne til m/f Dronning Ingrid.

I sin tale nævnte dir. Korbning den store hjælp værftet havde haft fra de mange leverandører af udstyr og elektrisk materiale. Nævnedes den store betydning, det har haft, at vi har fået Det Danske Stålvælværk, der har leveret største delen af stålmaterialer til færgen. Uden stål vælværket ville det ikke have været muligt at bygge denne færge indenfor en rimelig tid, da tilførslerne fra de udenlandske stålværker næsten helt har svigtet det sidste år som følge af de urolige verdensforhold.

### Redningsbådene.

Det er et prisværdigt initiativ D.S.B. har taget ved som een af de første indenfor dansk passagerfart at forsyne den moderne m/f »Dronning Ingrid« med aluminiumredningsbåde.

Det er bekræftelse på den udvikling, der efter krigen har ført til større og større anstrengelser fra redernes side til, at installere det nyeste, bedste og mest formåls-tjenlige redningsmateriel.

Redningsbådene har ofte givet anledning til bekymringer hos redere og skibstilsyn; de er underkastet en streng og berettiget kontrol af Direktoratet for Statens Skibstilsyn, og det koster rederne store summer årligt at vedligeholde almindelige redningsbåde, ligesom de ofte har givet anledning til extraarbejde og forsinkelser.

Ved brugen af aluminiumredningsbåde er disse problemer blevet minimale, idet bådernes materiale er søvandsbestandigt og ikke påvirkes af vind og vejr, således at bådene altid står tætte og klar til brug. Vedligeholdelsen indskrænker sig til maling for udseendets skyld og periodiske tæthedsprøver af opdriftstanke.

En anden stor fordel er, at bådene er brandsikre, hvilket især har betydning på et stort passagerskib. Vægten af bådene er selvsagt mindre, hvilket på et bådedæk har betydning for skibets stabilitet. Vægtbesparelsen giver endvidere anledning til forbedret rentabilitet.

De af Nauta-boat Co. leverede aluminiumredningsbåde til »Dronning Ingrid« er af speciel type og særligt indrettet for færgen. De har følgende dimensioner: længde



1. kl. ikke ryger salon. Polstermøbler, leveret af: fa. Hartmann Petersen, Helsingør.

## Amts-Arbejdsanvisningskontoret

AALBORG . NYHAVNSGADE 12

Gratis Arbejdsanvisning til  
Landbrug . Haandværk . Industri og husligt Arbejde

Aabent Kl. 8—17 . Lørdag 8—13  
Tlf. 2782 - 2960



## Nyhavns Færgetro

Nyhavn 5 ☒ Telefon Palæ 6251

Københavns  
bedste spisestea  
☒  
Musik og dans  
i krostuen

## København

M/f »Dronning Ingrid«

Sprayet »Limpet« Asbestos

for

### LYD - VARME og BRANDISOLATION

udført i

**Pantry og Kaptajns-  
hus, under dæk i Kabys og Pro-  
viantrum**

**og under dæk i Kedelrum**

af

### 1/5 **Entrepreneurfirmaet PERSOLIT**

Sct. Annægade 3 . København K  
Telf. Central 53  
Cableadr.: Isolpers

Ingeniørforretning

## T R I U M

### CENTRIFUGALPUMPER

Leverandør til  
M/F »Dronning Ingrid«.

Glentevej 71 . Central 13018  
København NV

## København

### Graverede Skilte.

Leverandør til Skibsværfterne  
og Statsbanerne.



### WILLY H. GRIB & CO.

Bredgade 34 - København K.  
\*BY 9300

### Karen Warmings Vævestue 1/s

Guldmedaille:  
Verdensudstillingen Bryssel 1935  
Paris 1937

Leverandør til  
M/F »Dronning Ingrid«

Udsalg og Værksted:

BADSTUESTRÆDE 16  
Gaden v. Standards Hjørne  
Telefon: Byen 6325

### Hildebrandt's Trådvarefabrik

v/ Fabrikant Kurt Hildebrandt  
Ståltrådshegn - pressegitre -  
maskinfletværk  
Lev. til Stat og Kommuner.

København . Bødkervej 3  
Tlf. Taga 6373  
Kontor: Lyngbygårdsvej 108  
Tlf. Lyngby 274

## København

### Københavns Maskinforretning A/S

Junkers Fristempelkompressorer  
transportable.

Ydelser: 3,6 m<sup>3</sup> 7 At.

Maltegaardsvej 18 . Gentofte  
Tlf. \*GE 4500

## Nyborg

### Skal De spise ude!

Dagens Middag Kr. 2.25.

Små varme Retter . Smørrebrød

Kaffen er aldeles god.

Ingen Drikkepenge.

### WILSON

Is, Kaffe- og Spiserestaurat  
Mellemgade 25 . Tlf. 977  
Nyborg

### A. J. ANDERSEN

en gros Handel

NYBORG

### Bent's Cykleforretning

B. F. C. kr. 430,00 - 450,00  
Diesella kr. 600,00.

Mellemgade 6 . Tlf. 1299  
Nyborg

### KØDKONTANTEN

Tlf. Nyborg 821

D. A.



6,4, bredde 2,51 og dybde 1,00 m og er beregnede for 34 personer hver. Alle bådene er forsynet med automatisk virkende sliphagearrangement.

Bredde og dybde af bådene er øget således, at den tilmålte plads på badedækket er udnyttet bedst muligt. Man har i videst mulig grad søgt at bibeholde den konservative bådefacon med slank vandlinie og afrundet kiming, som giver båden en blød sejlads.

Også den nye automobiltæрге til storebæltsoverfarten, der for tiden er under bygning ved Frederikshavns værft forsynes med aluminiumredningsbåde af ovennævnte type.

#### Redningsvestene.

Til trods for al påpasselighed er redningsmateriellet udsat for misbrug. Men nu ser det ud til, at alle vanskelighederne kan overvindes, idet der er bragt en ny revolutionerende redningsvest på markedet, og den er praktisk taget uforgængelig.

Det er Svendborg Korkvarefabrik, der har fremstillet en model kaldet »model nr. 7 (kork og nylon)«. Fabriken har gennem flere år specialiseret sig i redningsmateriel og skibstilbehør. I arbejdet med at fremstille en ny model, foretog man forsøg med nylon, og model nr. 7 blev til. Den har tilsyneladende kun fordele, og den er næsten uforgængelig selv ved evt. skødesløs opbevaring.

Nylinline kan f.eks. ikke rådne, påvirkes ikke af varme eller kulde og angribes ikke af de på et skib almindeligvis forekommende kemikalier, insekter eller rotter. Brudstyrken er ca. dobbelt så stor som for tilsvarende tykkelse atlas manilla.

Blande de mange fordele ved denne nye redningsvest kan tillige nævnes at også ukyndige straks kan tage vesten på. Man skal ikke forsøge sig frem for at finde den størrelse, der passer en bedst, idet alle ve-



Redningsvest (ny model).

ste er lige store, og de kan passe både voksne og børn. Det må også siges at være en fordel, at en person med denne redningsvest ligger højt i vandet, således at den pågældende lettere kan ses af redningsmandskabet.

Dersom et menneske, der har redningsvesten på, bliver bevidstløs, vender denne model automatisk den skibbrudne om på ryggen, og samtidig holder redningsvesten den druknendes hoved fri af vandet i god højde.

Til »Dronning Ingrid« er der leveret 2100 redningsveste af denne model.

#### Ventilationsaggregater.

A/S Glent & Co., København, har leveret ventilationsaggregater for saloner, kamre, stirrids og toiletter.

#### Isoleringsarbejdet.

A/S Entreprenørfirmaet Persolit har udført lyd-, varme- og brandisolation i pantry, kaptajns hus, under dæk i kabys og proviantrum samt kedelrum.

#### Opvaskemaskine.

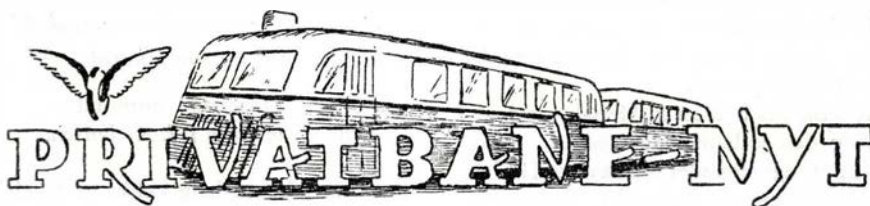
Et meget vigtigt problem i en moderne storebæltstæрге er at klare opvasken af de uhyre mængder, der forbruges, og vel at mærke klare denne opvask på en hurtig og hygiejnisk måde. Her som på de øvrige storebæltstærgere er der derfor installeret en hypermoderne GEM service-opvaskemaskine fra A/S Georg E. Mathiasen, København.

#### Kabyskomfur.

Det fra Birkedal & Storm leverede oliefyrede kabyskomfur har 4 oliebrændere, en overflade på ca. 4 m<sup>2</sup>, bestående af løse overplader i rammer med 16 ringhuller med ringe og dæksler. I komfuret findes 4 stegeovne. Oliebrænderne er hver for sig meget regulerbare, således at hurtig opfyring og de ønskede temperaturer let kan opnås.

#### Polstermøblerne.

Polstermøbelarbejdet er udført af fa: Hartmann Petersen, Helsingør.



#### Dødsfald.

Den 27. maj døde dir. Aksel Larsen, Ebeltoft-Trustrup jernbane, pludselig kun 45 år gammel. Han havde nogle dage forinden følt sig sløj, men passede dog sit arbejde lige til det sidste. Det var et hjerteslag, der så brat gjorde ende på den dygtige og sympatiske mands liv.

Det blev således kun 3 år dir. Larsen fik lov at arbejde for Ebeltoftbanen, hvor han straks med stor energi gik ind i arbejdet for at skaffe banen muligheder for at klare sig, og ikke mindst gennemførelsen af banens modernisering ventede han sig meget af.

★

#### Privatbanefunk. Forbunds delegeretmøde

Privatbanefunktionærernes forbund afholdt generalforsamling og delegeretmøde i Kolding i dagene den 19. og 20. maj 1951.

Forbundets formand togf. Herlak, Ålborg, åbnede delegeretmødet med følgende udtalelse: Dette møde er af en ganske

særlig karakter, idet vort forbund nu har bestået i 50 år. Stiftelsesdagen er den 18. januar, men hovedbestyrelsen vedtog, at jubilæet skulle fejres ved delegeretmødet, hvor alle tillidsmænd og afdelingsrepræsentanter var tilstede.

Vi har trygt på denne dag sige, at de første 50 år har bragt os store resultater, men der er endnu meget, der skal nås, og de yngre kræfter, der nu skal lede forbundets fremtid, vil få rigeligt at tage sig til. Vi har oplevet mange perioder med modgang, men værst synes tiden dog i årene fra 1932 til 1942 at have været.

Hver gang, vi opnåede et nogenlunde resultat, søgte baneledelsen efter bedste evne at ødelægge det for os. Nu er vort forbund anerkendt fra alle sider, og vi er de gamle pionerer, der gik i spidsen for forbundsarbejdet, stor tak skyldig, dengang de begyndte krævedes der mod for at gå igang med arbejdet, da det ofte havde til følge, at vedkommende blev forfulgt, afskediget eller på anden måde tvungen til at opgive arbejdet.

På gæsternes vegne takkede derefter sekretær Jul. Nielsen, der bl.a. sagde: Det er vort håb, at de fremskridt, der er gjort

inden for den danske privatbanestand, må fortsætte i tiden fremover, og når I inden for forbundet idag skal vælge en ny formand, da må I finde den rette mand, der vil og kan føre jert forbund frem ad den opadgående linie, der er fulgt til denne dag. Ønskede held og lykke med arbejdet i tiden, der kommer.

Derefter aflagde forbundsformanden beretningen for den forløbne periode, der efter en kort diskussion godkendtes.

Kassereren, baneformand Frederiksen, Kolding, forelagde regnskabet, der godkendtes uden diskussion.

Derefter skulle der foretages valg af ny formand til forbundet, idet togf. Herlak ikke ønskede at modtage genvalg på grund af sin høje alder. Til denne post blev foreslået banefmd. Frederiksen, Kd, og togf. Sølund, Kd, det blev således to koldingensere, der skulle konkurrere om pladsen, men efter et kort møde blandt trafikpersonalets repræsentanter, meddelte togfører Sølund, at han trak sin kandidatur tilbage, hvorefter banefmd. Frederiksen blev valgt uden modkandidat.

Den nyvalgte formand takkede for valget, og han rettede forbundets tak til den afgående formand for de mange, 39, års trofaste virke inden for Privatbanefunktionærernes Forbund.

Frederiksens hyldest til Herlak var dybt følt, og den kulminerede med et forslag om, at delegeretmødet udnævnte Herlak til æresmedlem af forbundet. Forsamlingen tilsluttede sig dette forslag med akklamation.

Herlak er den største personlighed, privatbanerne har fostret, sagde Frederiksen bl.a. i sin takketale. Han har vist et eksempel, som det bliver meget vanskeligt for nogen at nå op på siden af. Han er som et leksikon, han ved alt om privatbaneforhold, og vi inden for den nye ledelse håber, at vi også fremover må få lov at slå op i dette leksikon.

Derefter havde gæsterne ordet, de takkede Herlak for mange års godt samarbejde, og udtrykte ønsket om, at det gode samarbejde måtte fortsætte med hans efterfølgere.

Efter at mødets sekretær havde oplæst forhandlingsprotokollen, som godkendtes, sluttede delegeretmødet med »Der er et yndigt land« efterfulgt af et kraftigt leve for Privatbanefunktionærernes Forbund.

Jubilæumsfesten afholdtes lørdag aften den 19. ved en sammenkomst i Industriforeningens teatersal, og festen formede sig fra først til sidst som en enestående hyldest til forbundets formand, togf. Herlak, Åb, der igennem 39 år har stået i spidsen for forbundet.

Togf. Herlak bød velkommen til festen.

Banefmd. Frederiksen fortalte spredte træk fra forbundets historie. Togf. Sølund talte for damerne.

Forretningsfører Einshøj var næste taler, han ønskede til lykke, og overrakte et smukt solur med indskription »Tæl, som jeg, kun de sollyse timer«.

Sekretær Jul. Nielsen bragte hilsen og lykønskning, og overrakte en smuk vase fra D.S.F.

Overtrafikass. Hørsholm bragte ligeledes hilsen og lykønskning, og overrakte en smuk lysestage med lys, som han tændte, idet han i velformede ord symboliserede flammen som den rene linie forbundet altid har fulgt.

Forretningsfører P. Madsen bragte hilsen og lykønskning, og overrakte en guldrammet mindebog i rødt skind, hvor man på første side kunne læse følgende vers:

Privatfunktionærernes Forbund  
1901 — 18. januar — 1951.

*Minder og venner gav livet værdi,  
de blev fælles om tillid og tro.*

*En hilsen er ingen døgnmelodi,*

*den gir sindet den varige ro.*

*Om et fast og fremmede sammenhold  
skal mindebogen nu øve kontrol.*

Dansk Jernbane Forbund.  
Sign. P. Madsen / J. K. Jensen.

Derefter talte en lang række af festdeltagerne i følgende rækkefølge:

Stm. Borgund, Langeland, pens. togf. Hansen, Ronde, fru togbtj. Pedersen, Rd, fru togf. Frederiksen, Kalvehave, motorf. Skytte, År, folketingsmand togf. Larsen, Kd, togf. H. Jensen, Åb, stfst. Lowe Jensen, Gesten, pens. banefmd. Pedersen, Tømmerby, opvt. M. Pedersen, Nakskov, og banefmd. Thomsen, Lundbæk.

Den vellykkede fest sluttede med dans.  
M. A.

★

### Lollandsbanen.

Banen har i regnskabsåret 1950 haft et driftsunderskud på 173.570 kr. mod et overskud på 5.671 kr. året forud. Da kommunerne har nægtet at stille garantisummer for banens fortsatte drift, er dette spørgsmål for tiden til overvejelse i ministeriet. Det menes, at der vil blive nedsat en kommission bestående af repræsentanter for lollandsbanerne, DSB og trafikministeriet, der skal prøve at finde frem til en løsning, inden banens koncession udløber om to år.

★

### Østsjællandske jernbane.

Enken efter en handelsmand, der var dræbt af et af banens tog i juni 1949, havde ved landsretten krævet banen dømt til at yde hende en erstatning. Retten fastslog, at selv om leddene ved en forsømmelighed ikke var lukkede, havde handelsmanden udvist betydelig uagtsomhed ved at køre ind på overkørslen uden at forvise sig om, at der kom tog. Banen blev frifundet og enken idømt 500 kr. i sagsomkostninger.

★

### Varde—Nr. Nebel og Varde—Grindstedbanen.

Der har været ført en række forhandlinger mellem de to baners bestyrelser og statens moderniseringsudvalg. I forvejen var der ført forhandlinger mellem de to baners ledelse om et nærmere samarbejde.

Der skulle således være fælles direktør, når dir. Kern, Varde-Grindstedbanen, om kort tid falder for aldersgrænsen. Der skulle være fælles værkfører og iøvrigt samarbejde ved benyttelse af både tjenstemænd og af materiel. Det havde ikke været muligt for de to baners ledelse at opnå enighed om disse spørgsmål, hvorfor statens moderniseringsudvalg trådte til som mæglende part. Man enedes om, at dir. Nielsen, Nr. Nebelbanen bliver fælles direktør for de to baner, og at de to baners forretningsudvalg udarbejder en nærmere overenskomst, der forelægges på de to baners generalforsamlinger.

★

### Kolding Sydbaner

har nu holdt sin sidste svelleauktion, hvor der opnåedes ny rekord for 25 sveller, der gik for over 100 kr. På 11 auktioner er der solgt næsten 70.000 sveller, der har givet en samlet indtægt på ca. 110.000 kr. eller en gennemsnitspris af godt 1½ kr. pr. svelle. Det lyder måske ikke af så meget, men det må erindres, at da svelleauktionerne begyndte for to år siden opnåedes der kun 20—25 kr. pr. 25 sveller. Når der til så kommer 1. og 2. sorteringssvellerne, der forlængst er solgt til andre baner til priser, der ligger over auktionspriserne, er man oppe på et samlet beløb på over ¼ mill. kr. alene for sveller.

Da denne sidste auktion var en oprømningsauktion, kom der forskelligt løsøre under hammeren: et skur solgtes for 11 kr., et treben 10 kr., en jerntrillebør 5 kr. og en trætrillebør 2 kr. Sidebrædder med beslag fra godsvogne indbragte kun 10—12 kr. for 10 stk. bundter.

# 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 60082

MEMBER OF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

## Maj dagbogen

1. En 45-årig rejsende, der ved 14,30-tiden skulle med toget fra Fredensborg st. blev ved togets indkørsel på stationen grebet af et trinbrædt og trukket ned under toget, hvorved han fik begge ben kørt af.
2. Ved dagry fandt man liget af en 58-årig kvinde ved Tåstrup stations indkørselssignal. Hun har i nattens løb lagt sig på sporet og kan være kørt over af flere tog.
3. Da et af dagens sidste S-tog kørte ind på Enghave st. steg en dame for tidligt af toget og slyngedes hen ad peronen, hvorved hun kvæstede hovedet og begge ben.
4. En 3-årig pige, der tilsyneladende ville afvente Fårup-togets passage på en overskæring i nærheden af Viborg, gik alligevel pludselig ind foran toget og blev ramt af skinnebusen. Hun havde pådraget sig et alvorligt kraniebrud.
8. En 49-årig kvinde blev ved 18-tiden påkørt og dræbt af skinnebusen på en overskæring ved St. Merløse st. Der er blinklys ved overskæringen.
11. En tankbil blev ved 11-tiden påkørt af et motortog på en ubevogtet overskæring vest for Bækmarksbro st. Bilen blev fuldstændig knust og den 35-årige fører af denne blev dræbt på stedet. Der er ikke blinklys ved overskæringen, men der er godt udsyn til alle sider.
11. Ved midnatstid knækkede akslen på en Carlsbergvogn i et godstog kort efter, at dette havde passeret Hatting st. Den gnidningsmodstand, der opstod ved at vognen slæbtes ned ad svellerne, bevirkede at der gik ild i vognen. I 7 timer måtte pinsetrafikken afvikles på enkelt spor.
15. Kl. 6,40 blev en lastbil påkørt af et motortog fra Viborg på overskæringen ved Hald Ege, hvor leddene ikke var lukkede som følge af, at ledvogtersken havde sovet for længe. Chaufføren blev slap med en hjernerystelse.
16. En lastbil blev ved middagstid påkørt af et tog på en overskæring mellem Tølløse og Hvalsø. Heller ikke her var leddene lukkede. Chaufføren blev så alvorlig kvæstet, at han døde nogle dage senere.
16. En 1½ års pige stod midt i sporet, da Bryrup-toget nærmede sig Østbirk st. Det var ikke motorføreren muligt at bremse toget før barnet blev væltet omkuld. Barnet var dog sluppet nogenlunde heldigt fra uheldet, idet kun den ene fod havde fået en mindre læsion.
16. En beruset pakhusarbejder havde en nat ved lukketid overfaldet billetsælgeren på Svanemøllen st., hvorved denne fik flækket det ene øjenbryn og var sygemeldt en måned. Voldsmanden blev idag idømt 60 dages fængsel.
17. Under rangering på Søvind st. afsporede 5 vogne læsset med mergel, hvorved den gennemgående trafik i længere tid måtte overtages af rutebiler.
17. På Nyborg-Fåborg banen kørte et motortog imod nogle løsthængende højspændingsledninger, der var ved at blive trukket på tværs af banelinien. Motorvognens kølerophæng på taget blev revet ned og tre telegrafpæle blev revet op før motorvognen standsede.
17. På Padborg st. afsporede en hemske en godsvogn, der var under rangering. En efterfølgende vogn ramte den afsporede vogn med så stor kraft, at denne blev skubbet gennem væggen på vognværkstedet.
18. Kl. 10 blev det nye dobbeltspor mellem Lejre og Roskilde taget i brug.
18. Efter 6 års forløb genåbnedes idag jernbaneforbindelsen mellem Danmark og Tyskland via Tønder-Sønder Løgum ved en prøvekørsel med repræsentanter fra begge landes jernbanestyrelser og en lang række indbudte.
21. Ved 18-tiden kørte to rangertræk sammen på Kalundborg st. Der skete kun materiel skade.
23. En repræsentant, der var tiltalt for i beruset tilstand at være kørt gennem bommene på Havnevej i Skive slap med en bøde på 200 kr. og en erstatning til DSB for ødelagte bomme på 660 kr. Trods det han havde haft en alkoholpromille på 1,58 blev han ikke dømt for at have været spirituspåvirket, men kun for at have været for træt til at køre bil, efter at han aftenen i forvejen havde deltaget i en

## Tjekoslovakiske jernbane typer. 10



Stationskarl.

## Tønder

### Emil Thiesen

Sadelmager & Møbelpolstrer  
Tønder - Kogade

### August Rathge

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

### Fr. Bohde

Glarimester  
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

## Haderslev

### Johs. Lorenzen

Sadelmagerværksted  
Automobil- og Møbelpolstring  
Leverandør til DSB  
Haderslev . Torvet 4  
Tlf. 22546

### Chr. Hansens Vulkaniseringsanstalt

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

### C. L. Ohlmann's Eftf.

v. Martin Damkjer  
Haderslev . Tlf. 21674

## Sønderborg

### Dybbølgades Cykleforretning

v. F. Køhler  
Sønderborg . Tlf. 3116

### I. Kiølseth

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

## Esbjerg

### L. Pedersen & H. Christensen

Murermestre  
Udfører Arbejder for DSB  
Esbjerg . Gormsgade 26



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

### Esbjerg Dampvaskeri ½

Finlandsgade 65  
Telefon 223

### Scaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.  
Esbjerg

## Tarm

### Hans Sørensens Maskinfabrik

Alt i Jernkonstruktioner, Maskin-  
arbejde, Varmtvands- og Luft-  
trykbeholdere, Oliekanter.  
Tarm St. — Tlf. 114

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16—34

## Ribe

### Ribe Boghandel

Mogens Koefoed  
overfor Raadhuset . Tlf. 77  
Leverandør til DSB

## Viborg

### V. Jørgensen

Reparationsværksted  
for Auto-Karosserier  
Leverandør til DSB  
Viborg Tlf. 1268

### Ikast Vulkaniseringsanstalt

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

## 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

## 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

festlighed, hvor han havde fået 20—25 genstande.

24. Lollandsbanen havde i aften to nedbrud på to skinnebustog. Først gik skinnebusen fra Nykøbing F. istå ved Grænge og senere gik skinnebusen fra Nakskov istå kort før Søllested.

24. Der har idag været prøvekørsel ved den nye Englands-perron ved Esbjerg havn.

24. Ved 6,30-tiden kørte Hammelbanens skinnebus mod en lastbil, der for sent fik bremsset op, på en overskæring mellem Skovby og Lillering. Der skete kun materiel skade. Oversigtsforholdene ved overkørslen er de bedste, og politiet mener, at der forlængst burde være opstillet blinklys ved denne overskæring.

25. Da en 54-årig mand ville stige af et S-tog, der lige havde sat sig igang på Holte st. kom hans mappe i klemme mellem dørene. Under forsøget på at vriste mappen løs, mistede han fodfæstet på trinnet og faldt ned på perronen og blev ramt af de efterfølgende trinbrætter. Han pådrog sig en del svære kvæstelser i hovedet og på benene.

26. Ved 18-tiden påkørte toget fra Skagen en personbil, hvori der befandt sig 3 sygeplejersker, på overskæringen ved servicestationen i Skagen. Det røde blinklys var i funktion, og damerne standsede også bilen foran sporet. Da toget var nær overskæringen, har føreren af bilen formentlig startet motoren for at kunne fortsætte, når toget var passeret. Bilen må have stået i gear og ubremset, idet den kørte frem

foran toget, da motoren blev startet. Lokoets banerømmer fik dog drejet bilen om i togets kørselsretning. Bilen ene side blev revet op af togets trinbrætter, men damerne slap uskadede.

28. En 75-årig mand blev ved 17-tiden påkørt og dræbt af toget på en overgang ved Farsø st.

28. På den ubevogtede overskæring på Skovbovej ved Svendborg blev en 36-årig mand påkørt og dræbt af toget fra Fåborg.

31. En mælkebil blev ved 10-tiden påkørt af Nærumbanens motorvogn på en ubevogtet overskæring ved Brede. Der er blinklys ved overskæringen.

## Grossenbrode ruten.

Arbejdet med uddybningen af indløbet til færgehavnen Grossenbrode skrider kun langsomt frem og kan næppe ventes færdigt før i begyndelsen af august. Den båd, som tyskerne havde påtænkt at ombygge til midlertidig bilfærge på ruten er nu forlangt udleveret af de amerikanske besættelsesmyndigheder, hvilket medfører, at færgen Danmark bliver ene om at udføre sejladsen på ruten.

Tyske Forbundsbaner har nu bestilt en jernbanefærge af »Storebæltstypen« på Howaldt Werke i Kiel. Denne færge får dog ikke B. & W., men MAN-dieselmotorer og kun een skorsten. Den bliver på 4000 br.-registertons ligesom m/f Dronning Ingrid. Leveringsterminen er fastsat til april 1953.

## DSB's Europa-bus.



Generaldir. Terkelsen bydes velkommen i den nye bus.

Den 16. maj havde DSB præsentationstur på sin nye Europa busrute. Der viste sig nogle mangler ved bussen, bl. a. slæbte den mod skinnerne i færgelejet, vandcisternen lækkede, det regnede ind og der var gennemtræk i vognen. Men der var tid til at få dette rettet til premieren. Afvekslende med de danske kører tyske busser, således at det hver anden dag er afgang med dansk bus. Samtidig har DSB fået sine første stewardesser, der er i billardgrønne uniformer.

★

## Øresunds overfarten.

Denne overfarts »nyerhvervelse«, den 41-årige rutedamper »Ørnen«, er efter en større foryngelseskur nu indsat på øresundsoverfarten under svensk flag. Skibet har plads til 1055 passagerer, der er plads til 120 spisende gæster på fællesklasse og 88 på I kl. Dette skib er således det største på Havnegade ruten. Ørnen er blevet forsynet med oliefyling og radar, og ombygningen har kostet ialt ca. 3 mill. kr.

Sidste år passerede 1,8 mill. rejsende Øresund, deraf de 1,2 mill. med skibene fra Havnegade, medens de 600.000 rejste over Frihavnen.

M/f KORSØR har i maj måned atter været hentet op fra Storebælt for at afløse den svenske færge MALMØHUS, der har været på eftersyn, og svenskerne lægger ikke skjul på, at det var en »Storebæltsfærge« de skulle have til denne overfart, og svenskerne fortryder nu stærkt, at den kun få år gamle MALMØHUS ikke blev bygget dobbelt så stor og efter de danske færgetyper.

★

## 3 domme gik DSB imod.

Ingeniør A. R. Lamm havde i 1946 fået overdraget de første jordarbejder til S-togslinien Valby—Glostrup, men på grund af forskellige forhold fratog DSB ingeniør Lamm entreprisen i 1949. Ved landsretten krævede Lamm en erstatning for allerede udført arbejde på 123.875 kr. DSB blev frifundet og Lamm idømt at betale DSB 2000 kr. i sagsomkostninger.

## Jernbane-Bladet

af jernbanemænd  
om jernbanemænd  
for jernbanemænd

Abonnement

4 kr.

for et helt år

Denne dom er nu omstødt af højesteret, der fastslog at DSB med urette havde frataget Lamm arbejdet. DSB dømtes til at betale Lamm 93.136 kr. med renter, til at udlevere noget materiel, de havde tilbageholdt samt 10.000 kr. i omkostninger.

I februar 1949 påkørte en rangermaskine en lastbil tilhørende firmaet Wrigth & Svendsen på havneterrænet i Helsingør. Firmaet havde krævet en erstatning på 3000 kr., men DSB dømtes til at betale 2010 plus 400 kr. i sagsomkostninger.

DAF havde på jernbanearbejder Chr. Georg Larsen's vegne krævet DSB dømt til at betale denne en erstatning på ialt 9733 kr. Larsen var kommet tilskade under arbejde på Gb., hvor en overpt. havde flyttet en gaffeltruck, skønt han ikke havde tilladelse til at køre en sådan. Larsen blev påkørt og kvæstet så alvorligt, at han var uarbejdsdygtig i 8 måneder. DSB krævede frifindelse, fordi der var arbejdsfællesskab mellem overportøren og de øvrige arbejdere. Dette synspunkt kunne landsretten ikke godtage, og DSB dømtes derfor til at udrede en erstatning på 7483 kr. til Larsen.



### Aulum.

O. trafikassistent K. V. Andersen, Esbjerg, er udnævnt til stationsforst. ved Aulum st., hvor stfst. K. T. Sack e. ans. er flyttet til Ullerslev st.

### Døstrup Sønderjyll.

Trafikeksp. V. N. Friborg, Ejstrup, er forfremmet til stationsmester ved Døstrup Sønderjyll. st., hvor stfst. Svoldgaard er afgået ved døden (57 år).

### Studsgård.

Trafikeksp. V. A. R. Mogensen, Herlev, er forfremmet til stationsmest. ved Studsgård st., hvorfra stfst. L. F. Pedersen e. ans. er flyttet til Sludstrup st.

### Gadstrup.

Stationsmest. C. J. Jørgensen, Løve, er e. ans. forflyttet til Gadstrup st., hvor stfst. C. Sørensen, har søgt afsked p. gr. af alder (65 år).

### Dødsfald.

Pens. telegrafmd. A. P. Tjørnelund, Østerport, 75 år.

Pens. portør H. P. Sørensen, Sorø Byst., 74 år.

Pens. rangermst. L. Martin Hansen, Gb., 73 år.

Pens. lokofører J. G. E. Paulsen, Østerport, 71 år.

O.mekaniker A. L. Nielsen, Signalv. Valby, 59 år.

Stationsbtj. O. C. Rasmussen, Frederiksberg, 58 år.



På en mindre nordjysk privatbane fik en udgangsstation besked om at sende 100 stk. dobbeltbilletter til en mellemstation, men den fungerende ønskede ikke at gå med til dette. Han fik dog omgående besked fra banens hovedkontor om at sende de forlangte billetter. Det burde derefter være en naturlig ting, at togpersonalet blev

### LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB  
GLOSTRUP  
Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442



LEVERANDØR AF CUCHEER  
OG BILLEMATERIALE  
TIL DE MEST BETYDENDE  
DAG- OG UGEBLADE I KØ-  
BENHAVN OG PROVINSEN

underrettet om, at mellemstationen havde solgt billetter, der faktisk kun var gyldige i omvendt kørselsretning, men det skete ikke. Det ser også mærkeligt ud for de rejsende, at de forlanger en billet til endestationen, og de så får udleveret en billet, der gælder til den station, de rejser fra. Lad os få sådant afskaffet, og lad være med at gøre det mere indviklet for de rejsende end højst nødvendigt.

H.

En ung servitricer kom ind på en station i Østthimmerland og forlangte en returbillet til Ålborg, og ved betaling af billetten udspandt sig følgende samtale:

- De tager vel nok mod drikkepenge?
- Nej, selvfølgelig ikke.
- Det var kedeligt, for jeg er servitricer og har ikke andre!

Et stort varehus i en større by averterede i byens blade med, at rejseudgifterne til byen blev refunderede ved køb i varehuset. En dag kom en herre og købte et slips til 9,85, hvorefter han viste sin billet, der havde kostet 708 kr., idet han var kommet flyvende fra Wien! Varehuset betalte omgående, men det var vist ikke den slags billetter, der var tænkt på.

Under debatten i Birkerød sogneråd om cykelparkeringen på stationen, blev det oplyst, at kommunen tidligere havde indhentet tilbud hos en lokal håndværksmester på et færdigt cykelskur, som man ville forære DSB. Man fik et tilbud på 1200 kr., men det ville koste 1500 kr., da DSB foruden skuret frit leveret desuden forlangte 300 kr. i vedligeholdelsesudgifter. Det ville sognerådet dog ikke gå med til, og sagen blev derefter henlagt.

Stationsforstanderen og en assistent havde deltaget i en festlighed på byens kro, og det blev ud på de små timer, før det gik hjemad til stationen. Forstanderen ser da, at hans kone har lys i soveværelset.

— Olsen, der er lys i vort soveværelse, når bare jeg nu vidste, hvad min kone ligger og læser i.

— Kan det ikke være det samme nu?  
— Ak nej, det er skam ikke det samme at få et nummer af Krigsråbet som et bind af leksikonnet i hovedet!

## Randers

VOGNFABRIKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
**RANDERS**

### Gørup Christensen

Installationsforretning

RANDERS

Houmeden 11 . Tlf. 2115

### Bandagist N. Ditlev

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

## Aarhus

### Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1  
Tlf. 8183

Venlig Hilsen fra

### Nørregaards Boligmontering

Aarhus . Frederiks Alle 44  
Tlf. 4854 Husk ham!

### M. Jepsen

1. Kl. Kød og Paalæg

Vester Alle 16  
Aarhus . Tlf. 5911

### R. Sølling Fynboe

Trikotage - Legetøj  
Aarhus . Frederiks Allé 119  
Telefon 704

### Bageriet Trøjborgvej 178

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

### Halvor Nielsen

Kød og Paalæg  
Aarhus . Aalborggade 19  
Tlf. 4539

## Aarhus

### Tiden kræver

at man er velklædt, faa derfor  
Deres Kjole syet i

### »Grethe«s Kjolesalon

Aarhus, Borggade 16<sup>1</sup>  
Tlf. 3273

### Henri Petersen

Guldsmed

Aarhus . Søndergade 8  
Tlf. 1436

### 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

### Ludvig Jensen

Urmager og Optiker  
Frederiksgade 58  
Aarhus - Tlf. 7660

### Bygningsssnedkernes Coop.

Alt Bygningsarbejde  
Ringkøbingvej 21  
Aarhus . Tlf. 3912 - 9080

## Odense

### Automobil-Sadelmager

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

Urmager og Optiker

### Anker Hansen

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

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

## Horsens

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

### 1/2 Cyklebørsen

Horsens - Nørrebrogade 8  
Tlf. 1423 - 1424

### Chr. Filtenborgs Eftf.

v. Carl Broe Rasmussen  
Urmager - Optiker

Graven 16  
Horsens . Tlf. 1068

### Horsens Kur- og Lysbadeanstalt

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

Husk

### Anna Andersens Eftf.

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

### G. Dencker Christensen

Hjemmebageri  
Skolegade 10  
Horsens . Tlf. 496

### Tapethuset

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

## Silkeborg

Kemisk Tøjrensning  
Presning og Farvning

### Trikohl Renseriet

Silkeborg . Søndergade 19  
Tlf. 1262

Trikotageforretningen

### » MISSA «

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

### Flere og flere

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

## Støt

**Børnenes Kontor.**

DSB's nye  
✧ M/F DRONNING INGRID  
er forsynet med

## Oliefyrede Kabyskomfurer

fra

**BIRKEDAL & STORM** A/S  
NR. SØGADE 25 A - KØBENHAVN K.

B. & S. oliefyrede Kabyskomfurer  
— nemt og renligt.

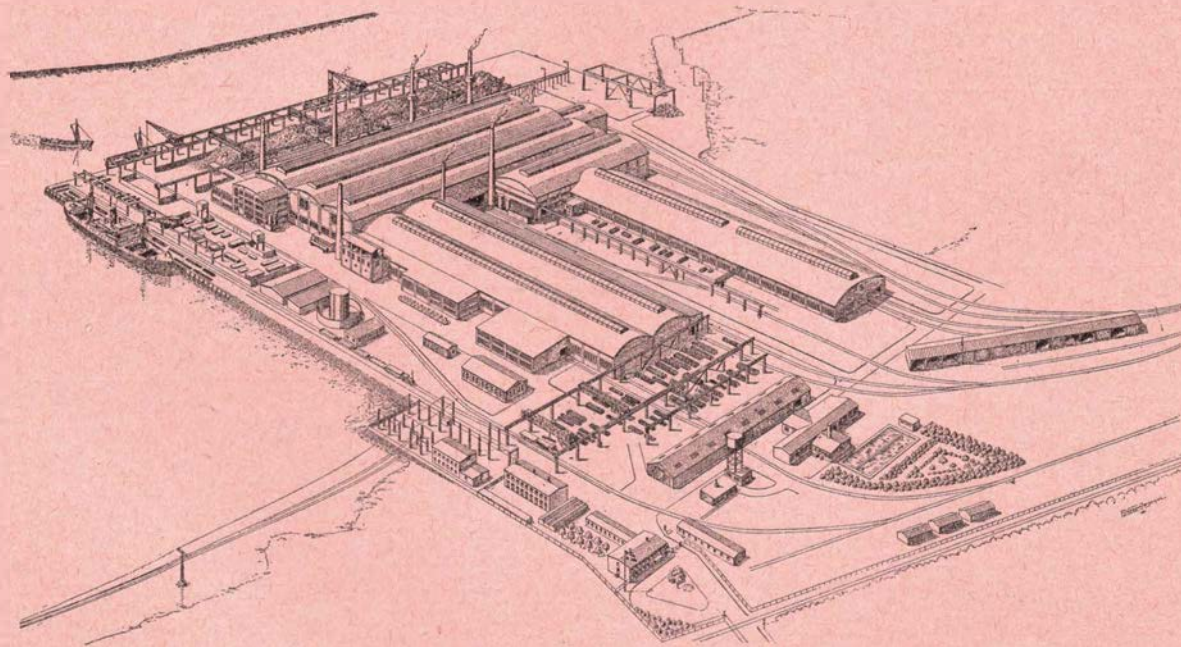
30 Aars Erfaring.



## DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI A/S



Leverandør til M/F Dronning Ingrid.



Prima dansk  
**Siemens-Martin Staal**



**DET DANSKE STAALVALSEVÆRK** A/S  
FREDERIKSVÆRK