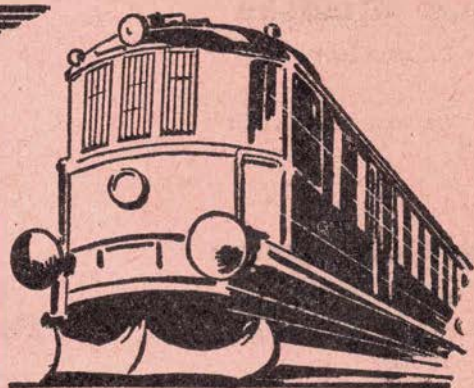
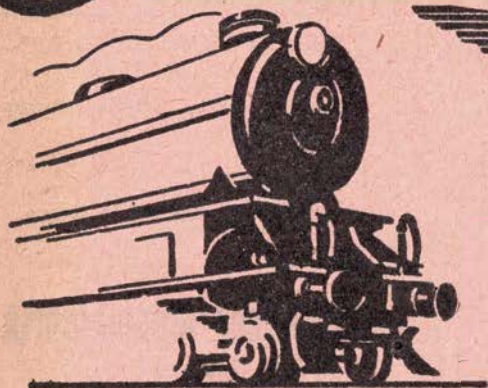


# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

8. årgang nr. 9

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

September 1951

## INDHOLD:

Aktuelle trafikproblemer . . . . .	Side 173
Månedens emner . . . . .	« 174
Nordens dag . . . . .	« 175
Danske jernbanestationer, nr. 43 . . . . .	« 175
Månedens interview . . . . .	« 177
Mens vi venter på tog . . . . .	« 179
Ny dansk karosseriindustri . . . . .	« 181
Langlandsbanen gennem 40 år . . . . .	« 182
De bornholmske jernbaner . . . . .	« 184
Kværulanten spørger . . . . .	« 185
D. E. F. A. . . . .	« 186
Privatbane nyt . . . . .	« 188
Månedens magasinet . . . . .	« 191
Jernbane-idræt . . . . .	« 195
»Hunden på« . . . . .	« 196



— en ny slankende drik . . .

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

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

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

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

**STEINMETZ & CO.** A/S

Vester 8194

MINERALVANDSFABRIK

Vester 8194

CARIT ETLARSVEJ 10

KØBENHAVN V.



## Herning

### Ejnar Kjeldsen

Karosserifabrik

Herning . Tlf. 1291

### Alfred Christensen

Exam. Tandtekniker

Herning . Østergade 30  
Tlf. 865

### Herning Jern- og Staalforretning ½

Herning Tlf. 1700

### Ubbe's Damesalon

Herning . Skolegade 49  
Tlf. 1843

### Viktualieforretningen

Reinholdt Jensen  
Ost . Konserves . Salater  
Herning . Silkeborgvej 61  
Tlf. 1791

### Ejnar Lange

Slagtermesterforretning  
Kød - Flæsk - Paalæg  
Herning . »Fredhøj« . Tlf. 1739

### MØBELGAARDEN

v/ S. G. Bendtsen  
Herning . Tlf. 891

### Christine Petersen

Trikotageforretning  
Herning . Østergade 19  
Tlf. 190

### N. C. Nielsen

»Frem«  
Tobak og Lædervarer  
Herning . Tlf. 466

### Vagn Pedersen

Murermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Herning . Gl. Kirkevej 6-8  
Tlf. 291

## Slagelse

### Slagelse Karosserifabrik

S. Jensen  
Opretning af Staalkarosserier  
og Skærme.  
El-svejsning og  
Autogensvejsning  
Udfører Arbejder for DSB

Slagelse . Jernbanegade 11  
Tlf. 174-3072

### Peter Nielsen

Murermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Aakjærsgade 4  
Slagelse . Tlf. 1675

### C. H. HANSEN

Skotøj en gros  
Slagelse . Tlf. 1269

### Sv. Aa. Nielsen

Aut. Elektro Installatør  
Lys . Kraft . Varme  
Udfører Arbejder for DSB  
Slagelse . Torvegade 3  
Tlf. 1910

### P. V. Larsen

Aut. Gas- og Vandmester  
Udfører Arbejder for DSB  
Slagelse . Løvegade 15  
Tlf. 2321

## Struer

### »Centrum«

Bageri og Conditori  
God Kaffe  
Struer . Østergade . Tlf. 289

### Chr. Christensen

Glarmesterforretning  
Leverandør til DSB  
Struer . Østergade . Tlf. 161

## Nyborg

### C. SCHÖNEMANN'S EFTF.

GRAFISK ETABLISSEMENT

Leverandør til Langelandsbanen

Kongegade 4  
NYBORG . Tlf. 55 (2 ledn.)

### Strandvejens Maskinfabrik

v/ N. P. Petersen  
Udfører Arbejder for DSB  
Strandvej 36  
Nyborg . Tlf. 36

### Bent's Cykleforretning

B. F. C. kr. 430,00 - 450,00  
Diesella kr. 600,00.  
Mellemgade 6 . Tlf. 1299  
Nyborg

### KØDKONTANTEN

Tlf. Nyborg 821

### A. Kalmar Hansen

Malermester og Dekorator  
Udfører Arbejder for DSB

HESSELAGER ST. - TLF. 196

Kemisk Rensning og Farvning

### Jyllands Dampfarveri

H. C. & S. M. Christensen  
Aalborg  
Nørregade 5 . Tlf. 813

### Ikast Vulkaniseringsanstalt

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

# Aktuelle trafikproblemer

**Dieseldrevne eksprestog efter amerikansk mønster er fremtidens løsen. — Elektrificering er kun et mellemstadium.**

*Foredrag af trafikminister Viktor Larsen i Dræstø Rotary Klub.*

## Samarbejde skaber good-will.

Trafikministeren indledede med at fremhæve den enestående betydning, det har haft udadtil, at der er skabt et interskandinavisk luftfartsselskab af format. Det skaber good-will ude i verden. Det samme ville forøvrigt være tilfældet med et elektricitets-samarbejde, tilføjede han i forbifarten.

Foredraget var fyldt med gnistrende indfald og udfald og endevendte faktisk problemerne på kryds og tværs. Om indenrigs-flyvningen sagde hr. Viktor Larsen rent ud, at den kan vanskeligt konkurrere med natbådene og lyntogene. En DC 3-er rummer 21 passagerer og skal have 90 pct. belægning om billetpriserne skal holdes nede. Staten kan ikke ofre over 1 mill. på det alter. Men bornholmerne har ret, når de siger, at de betaler til statsbanerne, men har ringe gavn deraf, og de vil blive afspærret under isvintre. SAS har krævet 1,2 mill. til indenrigs-flyvningen, men jeg tør næsten love Dem, at det vil lykkes at skabe en flyveforbindelse med Bornholm uden at røre Deres pengepung!

## Får vi Amerika-rute?

Om skibsfarten i dansk trafik mente trafikministeren, at vi burde have ofret noget på at bevare Amerika-ruten, og den burde etableres igen, selv om det skulle koste noget. Der er ingen grund til at reklamere med vor fattigdom netop på den måde!

Efter at have nævnt de mange ruter på Frederikshavn, omtalte trafikministeren Storebælt. Det er faktisk spørvejsdrift, sagde han, og der kan jo ske uheld, selv om også jeg synes, at der sker for mange. Vore færger er nu så moderne, at de er mønster for udlandet, men alligevel kan

de ikke tage den store sommertrafik. Der har undertiden været op til tusinde godsvogne, som ventede på overførsel. I fjor prøvede DSB at afbryde de internationale ekspresser ved Nyborg og Korsør, så ingen gennemgående vogne overførtes. Det gør vi aldrig mere. Det vil ødelægge vor prestige i den internationale turisttrafik.

## Rødby—Femern—linien den eneste rigtige.

Korsør—Kiel—ruten ser man med velvilje på, men den store aflastning kommer på Østersøruten, som allerede er kommet godt i gang. Ministeren skildrede forhistorien og sagde, at det er en uhyrlighed, at de igangsatte vej- og baneanlæg på Lolland ligger ubenyttet hen på hundreder hektarer god jord. Fugleflugtslinjen vil ikke blot være en aflastning af Storebælt, men den er også det helt rigtige. Selvfølgelig skal linien lægges over Rødby, det bliver ikke de første 6 år, men det kommer. Nu er ruten en kendsgerning. Tyskland har investeret meget i ruten. Foreløbig sejler færgen »Danmark«, men der kommer en ny tysk færgemagen til »Dronning Ingrid«. Der er nu lagt jernbanespor ud til Grossenbrode, så gennemgående vogne kan overføres. En skønne dag bygges broen over Femernsund

og så har vi linien København—Vesteuropa.

Den private rute Rødbyhavn—Travemünde havde vi gerne set i gang, så det private initiativ også fik sin chance, men det har ikke været muligt at skaffe et skib. Der er givet koncession på ruten i 6 år, og direktør P. J. Pedersen mener nok, at han kan konkurrere med DSB, når ruten er indarbejdet, og så er det kun rimeligt, at han får lejlighed til det. Der har været store vanskeligheder, men jeg kan forsikre at også denne rute skal nok komme i gang.

## Kul er alt for dyrt.

Så kom ministeren ind på trækraften i DSB, som endnu har overvejende damplokomotiver og relativt få motortog. Men det må ændres. Motorkraft er meget billigere, olien er lettere at fragte og lettere at oplagre end kul. Med tal belyste ministeren, hvad det ville gavne landet — også i en krisesituation — at man omstillede fra kul til dieselolie. Dampmaskinen er kørt langt bag ud i den store trafik. Når undtages nærbanerne, vil elektricitet muligvis også vise sig at være for kompliceret for Danmark. Bedre er det at springe el-stadiet over og som Amerika anvende diesel-elektricitet.

## Trafiken bragte ikke mere lykke.

Ministeren rundede det interessante foredrag af med nogle betragtninger over trafik, mekanisering, fart og udvikling, som han ikke mente havde gjort menneket væsentlig lykkeligere. Det må ikke tage sjæl og sind og sans fra os. Men lever man de højere værdier plads, kunne det dog være, at det, vi har opfundet bliver til gavn for os alle.

Aktieselskabet

**Aarhus Privatbank**



Aarhus  
Hovedkontor

København  
Nygade 1



# Månedens emner...

## Ledvogternes kår.

Om dette aktuelle spørgsmål skriver en indsender i Ekstrabladet.

Jeg har fået lyst til at skrive til Dem i anledning af Deres artikel om ledvogterne og deres koner.

Jeg kender en sådan kone, ca. 40 år, plaget af gig og hekseskud erhvervet ved arbejdet. Hun fortalte mig, at hun ofte måtte stå op og vente i 20 minutter i kulde, regn, storm og snevejr på de forsinkede tog. Hendes arbejdstid er fra 5 morgen til 2—3 nat. Ganske vist siger man, at der hører »embedsbolig« til stillingen — men har De nogensinde besøgt et ledvogterhus? Det er et lille vindomblæst, gråt og trist hus, hvis eneste pynt er et nummer. Det rummer den absolut mindst mulige plads og har en trekant af en have, hvor alt er sort af sod og røg, og hvor det er umuligt blot at hænge den mindste smule tøj til tørre. Uslere arbejde skal man lede længe efter, og jeg forstår godt, der er koner, der gør oprør.

Denne kone fortalte, at hun fik seks øre for hver gang hun lukkede et led op og i, 6 øre for det nervepres det altid er at skulle passe på og for angsten for at overhøre meldingen.

Vibeke Bak.

## En mærkelig dom...

En 17-årig pige faldt den 15. februar i fjor af Slangertupetoget mellem Værløse og Fiskebæk og kom til skade.

Hun har selv forklaret, at da hun kom ud på platformen, slog mørket hende i møde, og hun husker derefter intet før hun befandt sig vandrende omkring i skoven. Pigens far havde nu påstået statsbanerne dømt til at være erstatningspligtig for det skete uheld, således at erstatningens størrelse senere fastsættes af den særlige erstatningskommission.

Københavns byret, hvor sagen først behandlede, dømte statsbanerne til at være erstatningspligtige, og denne afgørelse stadfæstedes af landsretten, der pålagde statsbanerne at betale sagens omkostninger for begge retter med 400 kr.

I landsrettens dom hedder det, at det ikke er ualmindeligt, at passagererne upåtalte opholder sig på platformene under togets fart, og der ikke ved opslag eller på anden måde er tilstrækkelig tilkendegivet dem, at der er forbundet nogen fare hermed. Videre udtales det, at der ikke er no-

gen grund til at antage, at Kirsten skulle have vist nogen uagtsomhed.

Det må herefter være nødvendigt, at der anbringes opslag, der oplyser om, at det er forbundet med fare at opholde sig på vognens endeperroner under kørselen.

## Dårlig service.

At vi stadig er ilde set for at tage dobbelt pris for hurtigtogsbilletter, der sælges i togene, viser nedenstående indlæg i Folkets Avis. I Sverige f. eks. sælger togpersonalet hurtigtogsbillet uden tillæg.

For nogle dage siden havde jeg en sælsom oplevelse i hurtigtogget, som går fra Helsingør klokken 8.09. Denne forbindelse kører som bekendt uden stop fra Helsingør til Østerport og for den hurtige transport må man erlægge en krone som gebyr for den kvikke forbindelse. Det er der i almindelighed ikke noget at sige til. Dog er det mærkeligt, at DSB uden videre forlanger den dobbelte takst for de rejsende, der kommer med Gilleleje—Hornbæk-banen og som først når hurtigtogsforbindelse i sidste øjeblik, som regel så sent, at de ikke kan nå at løse hurtigtogsbilletten på Helsingør banegård. Det skulle dog ellers synes let for kontrollen at konstatere, at en rejsende ikke ønsker at blive befordret gratis med hurtigtogget, når han viser sin rejsehjemmel, men han har at være så god at betale det dobbelte, når hurtigtogsbilletten skal løses hos den billetterende konduktor. Men lad det være som det er. Når DSB mener at kunne være noget sådant bekendt, må de rejsende jo finde sig i det.

Derimod er der et andet forhold, som DSB bestemt ikke kan være bekendt og det er, hvor det drejer sig om forholdet til udenlandske turister. Og i dette tilfælde nogle svenske rejsende. Den omtalte morgen var der et selskab i samme waggon som jeg selv, tre ældre damer og herrer, som havde overnattet i den smukke sundby og nu havde fået en uhyre forklarlig lyst til at se kongens by og uden at ane noget ondet havde det taget plads i det berømte hurtigtog.

Så indtraf katastrofen. Konduktøren modte op, uhyre korrekt og høflig, der er ikke noget som helst der kan siges ham på. Men han forlangte, hvad reglementet kræver, at også de svenske rejsende skulle præstere hurtigtogsbilletten, hvad ingen af dem kunne. De havde kun en almindelig rejschjemmel til København, hvorfor

de måtte betale 12 kroner for at blive befordret — seks kroner for billetten og seks kroner som en slags straf for de for masteligt havde taget plads i DSBs hurtige tog. De protesterede meget høfligt, men der var ingen vej uden om. Skillingerne måtte falde i konanter. Det er dette jeg mener og mange med mig, at DSB ikke kan være bekendt. Lad gå med, at danskerne må bløde, men turisterne, som ikke har for mange penge i forvejen, kan dårligt afse den valuta, der skal til, blot fordi de af en eller anden grund er havnet i et tog, der er dyrere end det, de havde tænkt sig at tage med.

Var der ikke grund til at statsbanernes ledelse så lidt nærmere på dette forhold og fik det rettet, sådan at i hvert fald udenlandske turister ikke kommer ud for denne DSB forskrækkelse.

## Skal lyntogene forfalde

Som helhed kan man vel sige, at vort persontogsmateriel holdes i ret god stand både med hensyn til vedligeholdelse og med hensyn til rengøring. Selvfølgelig kan vogne, som går i daglig drift, ikke altid se ud som nye, men hvis en vogn er ordentlig rengjort og iøvrigt er holdt i orden, bærer den dog ikke præg af forfald, selv om den har fået nogle ridser og skrammer hist og her, og stort set kan man vel sige, at vore vogne er i upåklagelig stand.

En undtagelse danner imidlertid lyntogene, hvad så end årsagen dertil kan være. Man skulle tro, at disse vogne, som dagligt kommer på værksted, havde alle betingelser for at blive holdt i særlig fin stand, men ikke desto mindre viser det sig, at det netop er de vogne, som fremviser de tydeligste tegn på forfald.

Man ser dem dagligt komme ind på Hovedbanegården for at begynde deres tur med dag- eller ugegammelt snavs på den smukke røde lakering, dette er særligt iøjnefaldende for alle og forbavsende, eftersom alle andre personvogne bliver vasket, inden de sendes ud. Det kan næppe være af hensyn til lakeringen, at man undgår rengøring, for vore røde rutebiler stiller hver dag skinnende blanke og rene. Den indvendige renholdelse er ikke stort bedre. Lofterne er ofte så møgbeskidte, at man skulle tro, de kun blev vaskede ved vognens revision, eller måske bliver de slet ikke vasket men kun malet op med års mellemrum. Lamperne i loftet skæmmes af løst snavs i kuplerne, og de polerede vægge af smukke træsorter (særlig i 1. kl.) er fedtede og utiltalende at se på. Den almindelige vedligeholdelse svarer til properheden. Døre som vanskeligt kan bevæ-



ges og ikke slutter tæt, løst beslag og dårligt låsetøj, vinduer som synker ned (som regel skævt) og er utætte, varmerør som rasler og klirrer o. s. v. er altsammen småting, der bidrager til at give det hele et præg af uordentlighed og forfald.

Tgf.

## DANSKE JERNBANESTATIONER

43

### Nordens dag

Den 29. september i år fejres i alle de nordiske lande som »Nordens dag«. Det er foreningen Norden, som har taget initiativet dertil for at vise, hvilke betydningsfulde resultater der allerede er opnået indenfor det nordiske samarbejde og samtidig for at slå til lyd for en række andre store opgaver, som bør løses.

Foreningen Norden i Danmark har 50.000 personlige medlemmer fordelt på 125 lokalafdelinger. Den støttes desuden i sit arbejde ved, at mange organisationer, institutioner og virksomheder har tegnet sig som medlemmer.

Foreningen Norden driver en omfattende oplysningsvirksomhed gennem møder, filmsaftener og studiekredse. Den har taget initiativet til venskabsbevægelsen, hvis net omspænder hele Norden. Den har vundet internationalt ry gennem sin revision af de nordiske lærebøger i historie.

Foreningen udfører et omfattende og meget påskønnet arbejde overfor skolerne og arrangerer skole- og ungdomsrejser rundt i Norden. På sin gård Hindsgavl afholder den nordiske kursus.

Men frem for alt søger »Norden« at bane vej for et udvidet nordisk samarbejde på alle områder. Forrest blandt sine mål har den sat skabelsen af en nordisk økonomisk enhed på grundlag af en nordisk toldunion. »Norden« kræver også



rejselivet indenfor Norden lettet ved afskaffelse af pas-, told- og valutarestriktioner, og den ønsker Norden gjort til et fælles arbejdsmarked ved ligeret for alle nordiske statsborgere til at søge arbejde, drive næring og udøve profession overalt i Norden.

Hele dette omfattende arbejde støtter man ved at blive medlem af foreningen Norden. Det koster 5 kr. om året, for unge under 21 år dog kun 2 kr. Medlemmerne modtager en gang om året en bog til gave og desuden flere gange årligt et medlemsblad i dybtryk. De har ligeledes adgang til foreningens møder, filmsaftener

og studiekredse som arrangeres af lokalafdelingerne landet over.

Løvrigt fås alle oplysninger på foreningens hovedkontor, Malmøgade 3, København Ø. Telefon: C. 7225.

### 1/2 Sydsjællands Jernforretning

Næstved . Tlf. 1490



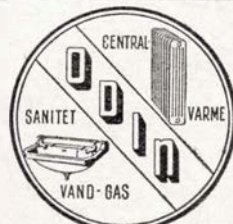
### Nyhavns Færgetro

Nyhavn 5 ✕ Telefon Palæ 6251

Københavns  
bedste spisestea

✕

Musik og dans  
i krostuen



Blikkenslagerarbejde - Isolering  
Kleinsmedarbejde - Udf. Arb. for DSB

1/3 Ingeniørforeningen

**ODIN**

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

## SVENDBORG

### **N. P. Hansen & Søn**

v/ Tømremester H. P. Hansen

*Udfører Arbejder  
for DSB*

**Egensevej 18 - Tlf. 558  
SVENDBORG**

### **Due-Petersen & Kryger**

Elektroinstallation

Udfører Arbejder for DSB

**Gaasetorvet  
Svendborg - Tlf. 118 (2 Ledn.)**

### **Øxenbjerg Dampmølle $\frac{1}{2}$**

Svendborg - Tlf. 11

### **Andels Kødfoderfabriken »FYN«**

Svendborg - Tlf. 717

### **Sydfyns Frøavl $\frac{1}{2}$**

Svendborg

### ***Hvidkilde Skovdistrikt og Savværk***

Skovridder J. Abell

**SVENDBORG  
Dyrehavegaard - Svendborg 128**

### **Petersen & Jensen $\frac{1}{2}$**

Korn- og Foderstofforretning

**SVENDBORG**

### **H. A. Hansen**

Ingeniør og Entreprenørforretning  
Udfører Arbejder for DSB

Møllegade 53  
Svendborg . Tlf. 1087

### **Hans Knudsen $\frac{1}{2}$**

Jern- og Staalforretning

Ø. Havnevej 15  
Svendborg . Tlf. 43

### **Harry Petersen**

DSB-Vognmand

Sct. Nicolaj Kirkestræde 3  
Svendborg - Tlf. 631

### **J. M. Johansen**

Smiede og Maskinværksted

Udfører Arbejder for DSB

Nyborgvej 5  
Svendborg . Tlf. 837

### **C. C. Corfitzen**

Skibssmiede og Maskinværksted

Udfører Arbejder for DSB

Svendborg - N. Havn  
Tlf. 284 - 285 - 2443

### **H. J. Krøyers Enke**

Isenkram & Trælast

Svendborg  
Tlf. 1027 - 1827 - 27

### **Svendborg Trælasthandel $\frac{1}{2}$**

Direktør P. Enevoldsen  
Leverandør til DSB  
Svendborg . Ø. Havnevej  
Tlf. 13

## ***Refsvindinge***

### ***Hans Jacobsen***

Malermester og Dekorator

**Udfører Arbejder for DSB**

**REFSVINDINGE  
Tlf. Ørbæk 67**



# Månedens interview

ved Harald



## Vi snakker lidt om De bornholmske jernbaner.

BORNHOLM — ØSTERSØENS PERLE — er stedet for mange turisternes rejse. Harald har også været på Bornholm, og selvfølgelig måtte jeg have et interview herfra.

Nu ville det måske være ganske naturligt at henvende sig i Rønne, som jo faktisk er hovedstaden på øen, men jeg synes det kunne være interessant at kigge lidt nærmere på en anden og noget mindre by, og valgte Nexø. Nexø var jo en af de byer, som russerne var værst ved lige inden kapitulationen, men i dag er alle spor fra den gang forsvundet, og meget nyt er bygget op. Stationen havde også fået nogen skade, og dette bevirkede, at ventesal og rejsegodsrum blev moderniseret, så stationens hal, ventesal og rejsegods-exp. er hypermoderne.

På kontoret træffer jeg trafikassistent E. M. Carlsen, som jeg forelægger mit besøg, og efter gentagne ringninger til stationsforstander Aakjær, som vi desværre ikke træffer hjemme, erklærer hr. Carlsen sig villig til at svare på mine spørgsmål.

— Vil De hr. Carlsen fortælle mig lidt om stationen her?

— Jeg kan begynde med at fortælle Dem, at der er tre baner her på Bornholm. Den ældste er Rønne—Nexøbanen, der blev åbnet den 13. december 1900, og så kom Allingebanen, der blev åbnet den 6. maj 1913, og sidst Gudhjembanen, der blev åbnet 28. juni 1916.

Hvor meget personale er der her på stationen?

— Her er stationsforstander Aakjær og 2 kontorister og mig her på kontoret, og så har vi 2 portører, 1 togb. og 2 portører, der er afgivet til togtjeneste.

— Har De ingen togfører her i Nexø?

— Jo — stationen er normeret med 1 togfører, og da den var opslået ledig blev den søgt af en mand i Rønne. Han fik den, og søgte så straks tilbage til Rønne, og siden har vi ingen togfører haft.

— Har De mange rejsende på Nexøbanen?

— Ja, vi kan jo se opgørelsen, f. eks. for marts måned den viser, at vi har haft 12776,20 personer, ganske vist både med



Overtrafikass. E. M. Carlsen.

busser og tog — og vi har 8 busser herfra Nexø.

— Hvordan ser det så ud med godsbeholdningen?

— Vi har jo her ligesom DSB fragtbilruter over hele øen, men trods dette har vi alligevel et rent godstog i hver retning om dagen. Vi har jo store forsendelser af fjerkræ til Ringsted bl. a. og mange transporter af æg.

— Kan man så også hos Dem få 8- og 14-dages kort?

— Ja, det kan De, og så har vi noget som DSB ikke har, nemlig 2-dages kort. Et sådant 2-dages kort koster 12 kr. og så kan man rejse lige så meget man har lyst, både med bus og tog. Disse kort bliver meget benyttet af turister, der rejser hele øen rundt på to dage.

Hr. Carlsen foreslår, at vi går udenfor og ser på materiellet, og vil også gerne vise mig remisen, og personalets nat- og dagværelser. Det er jo karakteristisk for jernbanerne her på Bornholm, at de er smalsporede. På vognen er der kun een puf, og på skinnebussen sidder trækstan-

gen i buffen, så når vognene kører mod hinanden foregår koblingen automatisk. Dampdriften er helt afskaffet, men når en godsvogn tilkobles et motortog er der 2 koblinger, men kun een buf. Togene kører på luftbremse ligesom andre steder i landet.

På stationen er netop kørt et tog ind fra Rønne. Jeg hilser på togfører Henry Christensen fra Rønne, der straks er villig til at fortælle mig om toget, som består af en skinnebus og en påhængsvogn — samt en godsvogn.

— Hvor mange pladser er der i dette tog?

— Der er 75 pladser ialt — 30 i bivognen og 45 i motorvognen, og her i denne ende af bivognen har vi plads til rejsegods, post og banepakker. Men jeg er alene i toget, og må så på en station gå over i den anden vogn for at billettere. Men der er højtaler i alle vogne, der betjenes af motorføreren, han må så råbe stationens navn samt når der skal skiftes. Så har vi brummer, så jeg kan give signal til motorføreren, om vi skal holde eller ej.

— Jeg ser, at Du er dannebrogsmænd.

Christensen smiler lidt genert og siger: »Ja, det fik jeg den dag banen havde 50 års jubilæum, og så måtte jeg jo en tur til København og sige kongen tak«.

O.ass. Carlsen fortæller mig om de forskellige vogne, bl. a. at der findes ingen litra betegnelse på godsvognene, alle lukkede vogne betegnes eller omtales som Q-vogne.

Det er karakteristisk f. eks. at se en postvogn, på de små hjul og er ret høje i forhold til bredden. Men alt materiel ser nydeligt og velholdt ud.

For jernbanemænd er det absolut meget interessant at bese »De bornholmske Jernbaner«, når man er vant til at omgås vort materiel er det som at komme i lilleputland, men når man sidder i skinnebusen og nyder den egenartede, men smukke, natur, så mærker man intet til den smalsporede jernbane, man sidder behageligt og rart. Og jernbanens busser er tip-top moderne, med dygtige og rutinerede chauffører, alt i alt et besøg værd.

Harald.



## Aarhus

Venlig Hilsen fra

### Nørregaards Boligmontering

Aarhus . Frederiks Alle 44  
Tlf. 4854 Husk ham!

### Tiden kræver

at man er velklædt, faa derfor  
Deres Kjole syet i

### »Grethe«s Kjolesalon

Aarhus, Borggade 16'  
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

### Bageriet Trøjborgvej 78

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

### Halvor Nielsen

1. Kl. Kød og Paalæg  
Leverandør til Jernbane-  
funktionærernes Brugsforening  
Aarhus . Aalborggade 19  
Tlf. 4539

### M. Jepsen

1. Kl. Kød og Paalæg  
Leverandør til DSB Personale  
Vester Alle 16  
Aarhus . Tlf. 5911

### Kai Odgaard & Søn

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

## Horsens

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

### 1/2 Cyklebørsen

Nørrebrogade 8 - Horsens  
Tlf. 1423 - 1424

### Chr. Filtenborgs Eftf.

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

Husk

### Anna Andersens Eftf.

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

### Vestergades Isenkram

♂ K. Steiniche  
Vestergade  
Horsens . Tlf. 304

Husk

### Østergades Bageri

Østergade 24 . Tlf. 1444  
Horsens

\*

## Kolding

### Carit Stenstrop

Murer- og Entreprenørfirma  
Jord-, Vej- og Kloakarbejde  
Udfører Arbejde for DSB  
Kolding . Telefon 2080

### OSTEBØRSEN

Salater . Konserves  
Alt i Sild og røgede Varer  
Kolding . Østergade 26 . Tlf. 1527

### H. og F. SLOTH

DSB Vognmand  
Kolding . Tlf. 51

### Finnemann Wiuff

Moderne Skræderi  
Leverandør til Jernbanen  
Kolding . Jernbanegade 52 . Tlf. 1679

## Odense

Installationsforretningen

## Alliance

Forretningsfører: Ove E. Larsen  
Odense  
Frederiksgade 25 . Tlf. 12431

### » GOURMET «

v/ E. Andersen  
Alt i 1. Kl. hjemmelavede Viktualier  
Kød . Flæsk . Røgvarer  
Odense  
Læssøgade 15 . Tlf. 3430

Gas- og El-Komfurer  
El-Vaskemaskiner  
Stort Udvalg i Gasovne

### Gasjusteringen

v/ B. J. Madsen  
Odense . Kongensgade 12 . Tlf. 8533

### Odense Jord- & Beton

Cooperativ Entreprenørforetning  
Forretningsfører: C. D. Jensen  
Vej- og Kloakarbejde  
Odense  
Roesskovvej 29 . Tlf. 12538

### Den cooperative Malerforretning

Forretningsfører: C. Langkilde  
Bygningsarbejde . Skilte  
Dekorationsarbejde  
Odense . Ny Vestergade 5  
Tlf. 12133 - 13871

### Blikkenslagernes Andelsselskab

Forretningsfører: N. P. Nielsen  
Aut. Gas- og Vandmester  
Centralvarmeanlæg.  
Kontor Ibsensvej 3 . Tlf. 7392  
Værksted: Skibhusvej 115 . Tlf. 14726  
Odense

### Tømrernes Andelsselskab

Forretningsfører: A. Jørgensen  
Ahlmannsvej 1 - Telefon 8239  
Odense

### Hans Jørgensen & Søn

Udfører Arbejder for DSB  
Odense . Pjentedamsgade 49  
Tlf. 683

### Malerfirmaet Andersen & Holst

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

STØT ANNONCØRERNE





## Gæster.

»Å'e, det var vel nok dejligt,« siger Karoline, lægger sig til rette i sengen og tilføjer, »at få sin seng for sig selv.«

Jeg er sådan i store træk enig med hende i den ting og fandt, derfor ingen grund til at udtale mig.

»Men nu skal det sku også være slut.«

»Ja, det skal det.« Når hun siger »sku«, så venter hun svar omgående.

»Det er ikke til at holde ud.«

»Nej.«

»Og alt for dyrt for os, er det også.«

»Ja.«

»Vi har simpelthen ikke råd til det.«

»Nej.«

»Og det er fuldstændigt meningsløst, at vi skal finde os i det. For eftertiden svarer jeg nej, når de skriver og spørger, om de må komme og besøge os et par dage. Nu har vi haft gæster næsten hver eneste uge hele sommeren, når det ene hold rejser, kommer det andet. Du gør dig ingen begreb om, hvor meget det koster. Det er da også meget, at de ikke selv kan forstå, at vi ikke kan holde gratis hotel for dem, hver gang de finder på at tage en tur til København. Vi er komplet ruinerede nu for resten af året, og der er endda så meget, vi mangler, og som jeg troede, vi skulle have fået råd til her i efteråret, nu skal vi være glade, om vi kan få det til at strække til til det daglige. — Det er ikke fordi, jeg ikke gerne vil se vores familie og vore venner en gang imellem, jeg vil nemlig gerne de skal komme og vil gerne gøre det lidt rart for dem, jeg synes også, det er dejligt, at vore søskendes børn kan komme her og mærke,

de er velkommen, når de er i byen, men vi har ikke råd til det, og vi har ikke plads til det. Jeg synes også, de har misbrugt os i sommer. Først var dem fra Ringkøbing her, så kom Jens og Ellen med ungerne, og nogle dage efter havde vi Søren og Mine, så børnene fra Holbæk, i sidste uge var Ibsens her og nu Clara og Ernst med den fjantede tøs. Man skulle tro, de havde aftalt med hinanden, hvornår de skulle komme for ikke at ramle sammen. Hvis de så bare havde anmeldt deres ankomst allesammen på een gang, så kunne vi da have sagt nej, for så måtte de da have kunnet forstå, det var umuligt. Det ser så pænt og uskyldigt ud, når de skriver, at de har tænkt på at tage en lille tur til København et par dage, og så vil de gerne benytte lejligheden til at besøge os, og vi må da frem for alt ikke gøre os nogen ulejlighed af den grund eller have nogen udgift af det, de vil være så evig glade for almindelig daglig kost. Ja, er det ikke til at blive rasende over? som om man kunne have gæster uden ulejlighed og uden bekost, man skulle tro, de mente, at almindelig daglig kost var gratis. Og så må vi pænt skrive, at det glæder os over al måde at se dem, og de må endelig se at få det lavet, så de kan blive her lidt længere.

Når de så kommer, og man har haft så travlt med forberedelserne og spekuleret sig en hovedpine til for at regne ud, hvorledes man kan gøre det uden, at det bliver alt for dyrt, må man stå og se himmelhenrykt ud og sige, at det var dog morsomt, at de kunne komme, og at vi har sådan glædet os så vanvittigt til at have dem i nogle dage. Og når de rejser, beder vi

dem komme snart igen og tage børnene med, hvis de da har flere, og derefter lever vi af vandgrød, til de næste kommer. Er det ikke til at blive gal over? Hvis vi så endda ikke skulle have dem om natten. Det er en grusom komedie, når vi ikke har mere plads end lige til os selv, hele huset flyder med sengetøj, der ser farligt ud overalt, og når man så er rigtig stagtræt og søvrig efter at have travet hele dagen, må man hænge på kanten af en seng eller en divan og klamre sig fast med både arme og ben for ikke at blive skubbet ned på gulvet. Jeg sov overhovedet ikke hele sidste nat, og det gjorde du heller ikke.«

»Jo, jeg sov såmænd meget godt.«

»Ja tak, når du tager hele pladsen og lader mig hænge udenfor. Men jeg sov ikke, og det kan jeg ikke være tjent med. En anden gang må de fremmede ligge hvor de vil, jeg vil have min seng for mig selv. God nat.«

lady.

## Ligegyldighed.

Et af de steder, hvor den menneskelige ligegyldighed overfor ting, der ikke er deres personlige ejendom, manifesterer sig tydeligst er ved personalets hvile- og opholdslokaler. Man ser dagligt, både i godt og dårligt vejr, at vinduerne i sådanne lokaler står åbne uden at være haspet med stormkrog, og selv om det regner eller sner, og vinduerne står og smækker og trues med at blive slået i stykker, er der ingen, der lukker dem, hvis man da ikke lige netop selv skal opholde sig i lokalerne. Folk som aldrig forlader deres hjem uden at forvise sig om, at alle vinduer er forsvarligt lukkede og haspede, slår med største nonchalance vinduerne i statsbanernes bygninger op på vid gab og går derfra uden hensyn til vejr og vind.

Frisk luft er selvfølgelig godt og nødvendigt, men derfor behøver vinduerne ikke at stå kronisk åbne, en fuldstændig luftfornyelse i et lokale sker i løbet af ganske kort tid. Og i fyringsperioden kunne der spares umådelige mængder brændsel, hvis man efter udluftning og rengøring lukkede vinduerne til igen.

1.



**Anker Hansen**  
Urmager og Optiker

**Kongensgade 36**  
(Indg. i Grønnegade)

**Odense Tlf. 9836**

**J. C. Jensen**

**SNEDKERMESTER**

**KONTOR- & BUTIKSINVENTAR**  
**BYGNINGSSNEDKERI**

**AARHUS**



**9209** PRIVAT: 7212

**ROSENKRANTZGADE 23**



## C. Thorngreen's Malerforretning

Udfører Arbejder for DBJ

RØNNE

Kapelvej 6 . Tlf. Rønne 551

## Karl E. Hansen

Aut. Gas- og Vandmester  
Blikkenslager

Sanitet - Bad - Centralvarme

Udfører Arbejder for DBJ

**Rønne . Stettestræde 16**  
Tlf. 491

## Pedersen & Jørgensen

Aut. elektro Installatør

Udfører Arbejder for DBJ

**Rønne**

St. Torvegade 14 . Tlf. 451

## C. F. Jensen

Bygmester

Udfører Arbejder for DBJ

Aakirkeby . Østergade 25  
Tlf. 249

Det daglige Brød leverer

## De bornholmske Arbejderes Bageri

Rønne

Tlf. 683

## Alf. Th. Haagensen

Guldsmed - Juvelerer

Rønne . St. Torv 8

Tlf. 270

## Carl Nielsen

Murermester

Udfører Arbejder for DBJ

**Rønne**

Lillegade 17 . Tlf. 773

## Dedersen & Hansen

Malermestrer

Udfører Arbejder for DBJ

RØNNE

Storegade 28 . Tlf. 752

## Edm. Karlsen

Skrædermester

Uniformsleverandør til DBJ

**Allinge**

Storegade 14 . Tlf. 153

## Ringhardt Kofoed

Malermester

Udfører Arbejder for DBJ

Nexø . Brogade 18

Tlf. 78

## Aage Jørgensen

Manufakturforretning

Rønne . Kattesundet

Tlf. 275

Værktøj køber man i —

## Bornholms Værktøjsmagasin

Rønne . St. Torv

Tlf. 327 - 1442



## JØRN SKOVMOSE

Glarimester

Udfører Arbejder for DBJ

Rønne . Møllegade 8 . Tlf. 1377

## Aage Jensen

Karosseri Værksted

Udfører Arbejder for DBJ

RØNNE

Nørregade 42 . Tlf. 196

*Rejs til Bornholm med de store*

**66 Baade**

Daglig fra København Kl. 23.00  
fra Rønne Kl. 22.30

**Damskibsselskabet  
paa Bornholm af 1866**

## Chr. Dams Eftf.

Byggeforretning og Maskinsnedkeri

v. Bygmester Kr. Ipsen

Udfører Arbejder for DBJ

Rønne

Rosengade 25 . Tlf. 185

## Anders Nielsen

Malermester

Udfører Arbejder for DBJ

Aakirkeby

Jernbanegade 18 . Tlf. 85

## Wilh. Beck

Bogbinderi - Protokol- og

Papirvarefabrik

Eneforhandling for Bornholm af  
Paragon Gennemskriftssystem.

Rønne . St. Torvegade . Tlf. 322



# Ny dansk karosseri industri

## *Fra yachtværft til karosserifabrik*

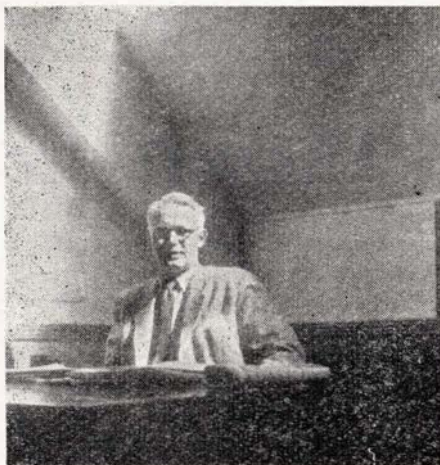
På Gl. Hestehauge skibsværft i Svendborg, hvor afdøde godsejer Sophus Weber i gamle dage gik og hyggede sig med at bygge det en lystfartøj efter det andet, står beddingerne nu tomme, men bag værtets mægtige porte udfolder der sig nu en travl og moderne virksomhed. Medens der tidligere stod flotte lystyachter på række i de store haller, er det nu høje stålskeletter, der antyder hvilket vældigt omfang vor tids rutebiler og turistbusser har antaget.

Hvordan kan det gå til, at samme firma pludselig slår over fra at være yachtværft til karosserifabrik? og hertil svare virksomhedens direktør Holmquist:

— Ja, nu er det to år siden, at vort firma, Smith, Mygind & Hüttemeier måtte opgive bådebyggeriet, fordi det var lagt for stort an for hjemmemarkedet. I en periode blev her bygget havkrydsere, vikingbåde, dragere, motorbåde og folkebåde, hvoraf flere har gjort sig bemærket ved kapsejladser. Man havde bl. a. regnet med en eksport til Amerika, men efter krigstiden forandrer jo så meget. Da opstod den tanke, om man ikke kunne udnytte mandskab og maskineri til fremstilling af karosserier.

### **Karosserifabriken opstår.**

Karosserifabrikationen, der efterhånden har fået stort indpas her i landet, er her udledt af karetmagerfaget, og det er også dettes erfaringer, man anvender ved bygningen af danske karosserier. I udlandet har man forlængst industrialiseret karos-



*Direktør Holmquist.*

seribygningen, så man faktisk er gået over til at lave mere på maskiner end på håndværk. Også her tænkte man sig at anvende samme princip, men der var mange overvejelser, om man skulle benytte de engelske, amerikanske eller svenske byggemetoder.

Men for at komme i gang startede man her som på landets øvrige karosserifabriker, udelukkende på det håndværksmæssige. I fjor var fabriken her færdige med sine overvejelser, om hvilket system, der bedst kunne tilpasses efter danske forhold, og det blev den måde, svenskerne bygger på, idet denne viste sig at være mest fordelagtigt for det marked, der kan regnes med her, nemlig danske rutebiler og turistbusser.

### **Ny byggemetode.**

I stedet for de tidligere byggede karosserier af asketræsstolper, tappet og limet op til et stel, og derefter beklædt med stålplader, tildannet efter vognens facon, er man her gået over til at anvende et skelet af stålprofiler, lavet af specialstål, der gør hele den bærende konstruktion meget stærkere og mere holdbar, men samtidig lettere og derved giver hele karosseriet lettere vægt.

Disse stålprofiler punktsvejses sammen til en gitterkonstruktion, så siderne opnår en stor styrke. Siderne beklædes derefter med aluminiumsplader i stedet for de tidligere anvendte stålplader, hvilket både giver vægtbesparelse og en betydelig længere levetid for karosseriet, idet aluminium ikke tæres væk som stålpladerne.

Samtidig med anvendelse af andre materialer har fabriken standardiseret karosserierne. Selv om de færdige karosserier kan se forskellige ud, har de uhyre mange fælles elementer, der ved den nye byggemetode kan udskiftes i tilfælde af skader, hvilket skulle bevirke, at reparationer bliver meget billigere.

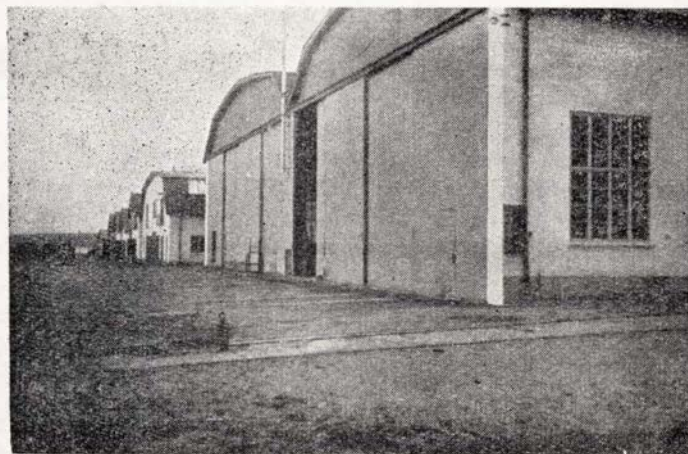
Karosserierne fremstilles i seriefabrikation. Specielle jigs opbygger karosseriets elementer, og som på samlebånd skrider fabrikationen gennem fabriken til afdeling efter afdeling indtil vognen står køreklar.

### **Materiemangel hindrer eksport.**

Endnu har fabriken kun danske købere, idet materiemangel hindrer denne i at



*Færdigsvejset stålprofil.*



*Smith, Mygind & Hüttemeiers Karosserifabrik, Svendborg.*



udvide i det tempo man gerne ville. Det er vanskeligt at opnå importtilladelse for mange materialer, navnlig aluminium, men man håber på stadig at kunne holde beskæftigelse til de ca. 100 mennesker, der er i arbejde i øjeblikket.

Produktionen omfatter også luksusudstyrede turistbusser, der er forsynet med meget magelige og indstillelige flyvestole,

garderobe til overtøjet, isskabe og bar. Radioinstallationen har et særligt raffinement, idet der er indbygget højttalere i stolene, så hver passager kan høre radio uden at genere de øvrige passagerer. Disse busser har i sommer været en stor succes på turistruterne til det sydlige udland.

Fabriken fabrikkerer også andre vogntyper. Har således leveret 21 renovations-

vogne til Odense. For tiden arbejdes der på de 16 nye busser, der skal erstatte sporvognen i Odense. Til NESAs bygges 20 trolleybusser, der skal erstatte sporvognene mellem Hellerup og Klampenborg. Også til DSB har fabriken leveret rutebiler, men endnu ikke nogen bygget med stålprofiler.

## Langelandsbanen gennem 40 år

Langeland er som bekendt en lang ø; i luftlinie er den ca. 52 km lang og bortset fra halvøen Ristinge, er bredden kun fra 4 til 9,5 km. Denne egenartede form har altid givet øens befolkning vanskelige transport- og afsætningsforhold, idet der fra begge øens yderpunkter Lohals og Bagenkop var henholdsvis 31 og 25 km. Det var derfor mærkeligt, at de første tanker om jernbane på Langeland ikke kom fra øens befolkning, men fra den meget dygtige og initiativrige driftsbestyrer Dyhr ved Sydfynske Jernbaner, der i 1884 fremsendte et projekt om en sporvej mellem Spodsbjerg og Rudkøbing samt daglig dampskibsforbindelse mellem Spodsbjerg og Nakskov til sit selskabs direktion.

Sydfynskes direktion var straks med på denne plan, og i slutningen af 1884 indsendte selskabet ansøgning om koncession på anlæg og drift af denne banestrækning. Men rigsdagen gav forslaget en meget uvenlig modtagelse og sendte det i udvalg, hvorfra det aldrig kom videre.

I årene lige efter århundredeskiftet betød det meget for opnåelse af valg for rigsdagsmændene om de kunne skaffe deres valgkreds en jernbane. På et vælgermøde i Rudkøbing i februar 1906 foreslog kredsens folketingsmand, at man skulle bygge en jernbane fra Rudkøbing til Bagnkop med sidebane til Spodsbjerg, og efter hans mening skulle man nøjes med at bygge banen med 1 m sporvidde, og andrage om statstilskud svarende til halvdelen af anlægskapitalen.

Jernbanekommissionen anbefalede imidlertid, at man nøjedes med strækningen Rudkøbing—Spodsbjerg, men Sydfynske havde endnu ikke opgivet planerne om at komme til at drive jernbane også på Langeland, og man foreslog herfra jernbanekommissionen anlæg af en jernbane Rudkøbing—Spodsbjerg med 0,75 m sporvidde. Men langelænderne var nu fast besluttet på selv at drive deres jernbane, og der blev nedsat forskellige udvalg til at fremskynde anlæget af banen, og efter talrige forhandlinger blev banen optaget i

jernbaneloven af 5. maj 1908 med adgang til at bygge banen normalsporet.

Udstikningen af banen påbegyndtes i november 1908 og de forskellige anlægsingeniører havde en tidsfrist til banens færdiggørelse til 1. juni 1911, men først i efteråret var samtlige anlæg så vidt færdige, at banens indvielse kunne finde sted den 4. oktober 1911 og driften påbegyndes dagen efter.

### Banens indvielse.

For kun 40 år siden var det en begivenhed når der blev indviet en jernbane. Langelands Avis skildrer begivenheden således:

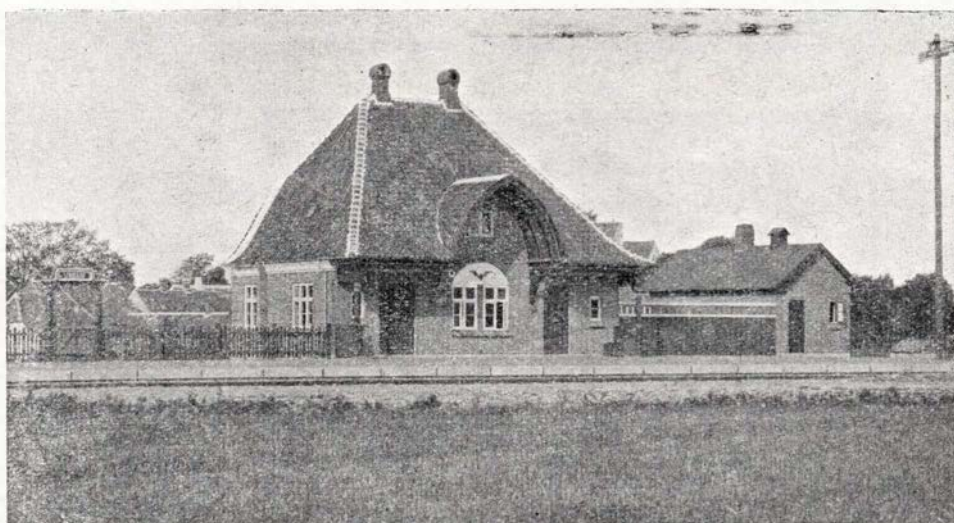
Hele byen var på benene i går og samlet ved banegården, da festtoget lidt over kl. 2 om eftermiddagen med stadsmusikanterne i spidsen rullede ud fra perronen. Og det blev i det prægtige vejr en smuk og festlig tur gennem midt- og syd Langeland. Overalt vajede flagene fra gårde og huse, og alle stationer og holdepladser var smykkede med efterårets prangende blomster, med grønt og flag og vimpler. Vi

skal ikke forsøge at fremhæve den ene station for den anden, alle steder fik man indtrykket af, at man havde kappedes om at gøre det hele så smukt og tiltalende som muligt. På perronerne havde skolebørnene taget opstilling med lærerne i spidsen og hilste festtoget med sang og skingrende hurraråb, og egnens befolkning var i skarevis mødt frem for at være med til at fejre denne historiske dag.

Ja, det var den gang. Desværre er befolkningen ikke alle steder lige så glade for jernbanen som da, men langelænderne er da stadig trofast over for deres bane, og benytter den så flittigt, at den stadig giver overskud.

### Dampvognen.

Banens materiel bestod fra starten af 3 damploko med overhedere bygget hos Henschel & Son, Cassel, 9 personvogne, 16 godsvogne og en sneplov fra Scandia, Randers, samt 2 bagagevogne og 4 godsvogne fra Arlöf. Da man allerede den gang var inde på at indføre billige drifts-



Lindelse station.



former, bestilte man en dampmotorvogn, system Purrey, hos Arlöf i Sverige.

Eksperimentet med damp-motorvognen faldt dog mindre heldigt ud. Rørene i vognens vandrørskedel var små og havde skarpe bøjninger, hvorfor de hurtigt blev belagt med kedelsten fra fødevandet, selv om dette var gået gennem banens vandrøringsanlæg. Det høje damptryk ødelagde desuden fødepumpens pakninger, og resultatet var, at vognen ret ofte kom ud for kortere eller længere ufrivillige standsninger, der beredte ledelsen misfornøjelse og kvaler, og der anskaffedes i stedet et fjerde loko i 1914. Motorvognens maskinaggregat blev senere solgt til en meget høj pris, og da selve vognen kunne anvendes til bagage og godsvogn, blev tabet ved dette første forsøg med motorkørsel ikke særlig alvorligt.

### Færgeforbindelsen med Svendborg.

Da banernes økonomi i begyndelsen af tyverne truedes på det alvorligste, måtte banens ledelse se sig om efter nye indtægtskilder, og man tog derfor den gamle plan op om jernbanefærgen mellem Rudkøbing og Svendborg. Der blev ført meget lange og vanskelige forhandlinger med Sydøstjyske Dampskibsselskab om sejladsen på denne rute. Den 22. maj 1926 åbnedes færgetrafikken på denne rute med den nye dampfærgen »Langeland«, der stadig befarer ruten.

Færgeruten havde den betydning for Langeland, at nu kunne man dyrke sukkerroer i stor stil, da roerne nu kunne transporteres til sukkerkogleriet »Odense« pr. jernbane.

### Benzin-motorvogne.

Den første jernbane benzin motorvogn her i landet blev bygget af de forenede automobilfabriker i Odense i 1922, og Langelandsbanen anskaffede sig allerede i 1926 to motorvogne. Da disse stadig er i drift, kan de således holde 25 års jubilæum i år. De kostede den gang 50.000 kr. stykket og har i de mange år kørt en lille million km hver. I 1929 blev en af banens personvogne ombygget til motorvogn og forsynet med en noget kraftigere motor end som på de først anskaffede motorvogne.



**Ølandenes Frø Kontor 1/2**  
Rudkøbing . Telefoner: 300 og 307



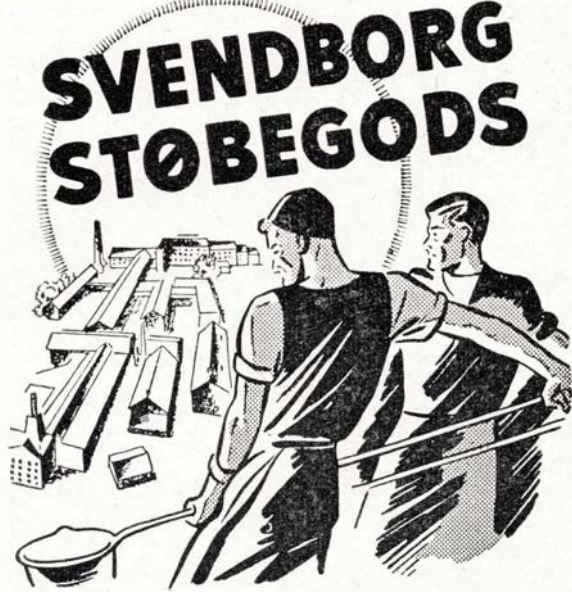
Rudkøbing station.

### Banens ledelse.

Som banens første driftsbesyrer ansattes ingeniør ved banens anlæg A. M. Bülow. I kriseårene i begyndelsen af trediveerne endes banens ledelse og bestyrelse om at indføre forskellige spareforanstaltninger særlig ved at reducere administrationsudgifterne og efter driftsbestyrer Bülow's eget ønske fratrådte denne sin stil-

ling 1. april 1934. Den tidligere leder af banens hovedkontor, o.assistent C. Larsen, blev driftsbestyrer og fik tillige overdraget ledelsen af baneafdelingen, idet banemesterstillingen blev nedlagt.

Stationsforstander H. A. Jørgensen, Rudkøbing, er nu den eneste af banens personale, der har gjort tjeneste fra banens åbning.



**SVENDBORG  
STØBEGODS**

**A/S L. LANGE & CO.**  
SVENDBORG JERNSTØBERI.



# DE BORNHOLMSKE JERNBANER

*Tekst og foto: Onkel Christian*

D. B. J. — De Bornholmske Jernbaner — står der på de sjøve smalsporede motorvogne, skinnebusser og alle andre vogne, der hver dag krydser klippeøen fra nord til syd og fra øst til vest.

Hovedstaden hedder Rønne, det er der amtmanden med den berømte høje hat bor. Han er forresten formand for banerne, men han har dog ikke kunnet fremtrylle noget overskud af den høje hat, tværtimod er der stort underskud, selvom det er gået lidt ned i forhold til sidste år.

Underskuddet i år er 155.000 kroner, siger og skriver ethundredeogfemoghalvtreds kr. mod ifjor kr. 247.000.

Selvfølgelig må der gøres noget, noget virkelig effektivt i en sådan situation, og man har da også allerede fundet en udvej. Nok er banerne smalsporede, 1 m sporvidde, men det er sikkert også det eneste smalsporede, der findes på Bornholm.

Som sagt, problemet er løst. Man har fundet ud af, at det er togene, der giver underskud. Hvad så? Ja, så afskaffer man nogle af dem, og så må underskuddet automatisk blive mindre, og da man ved, at bilerne giver overskud, så sætter man dem ind i trafikken i stedet for, og så bliver der balance. Keine hekserei, nur behændigkeit, som de andre tryllekunstnere med høje hatte plejer at sige.

Det må dog først være fornylig, man har fået den knippelfine ide, for ifølge beretningen på generalforsamlingen var der allerede afgivet bestilling på to nye skinnebusset, i forvejen disponerer banerne over 4 sådanne sæt, men nu har man resolut strøget bestillingen på det ene.

Skinnebusser er jo moderne, og når noget er moderne, er det — om ikke godt, så dog rigtigt. Skinnebusser er sikkert meget gode, men de kan dog næppe måle sig med dieselvognene, af hvilke banerne har 5 stykker, tre 52 personers og 32 personers: »Og de kan jo trække noget«, betroede en af motorførerne mig stolt.

Foruden disse fem har man et dieselloko og 3 traktorer, der hovedsagelig bruges til rangering eller godstogs fremførelse. Så har man naturligvis den kasserede trækraft, det vil sige, man har kun 3 tilbage af de oprindelig 7 dampmaskiner, der er solgt 4 af dem. Damp er ikke i kurs mere til trækraft, det kan til nød gå endnu til at tage bad i, og så skal det endda helst være russisk.

Det er motorernes tidsalder. Trods dette hænger bornholmernes hurtigforbindelse med den øvrige verden for tiden dog i en tynd tråd. Bornholmerne er åbenbart ikke tilstrækkelig forfløjne til at holde en flyverute igang. Nå, endnu er det jo ikke sket, og hvem ved? Det vil nok vise sig, at bornholmerne er lige så røgede, som de andre er spegede, ellers er de ikke ægte bornholmere.

## **Forbindelsen med det øvrige Land**

Fra hovedstaden er der forbindelse til alle de hjørner og kanter, der findes på klippeøen, og især de sidste findes der jo en del af. Eller for at sige det mere korrekt, der er forbindelse til alle øster- og vesterlarser og -marier, samt pedersker og mikkelsker.

At Rønne er det vigtigste jernbaneknudepunkt på øen ses tydeligt af den kendsgerning, at byen har hele tre banegårde. Foruden hovedbanegården er der en øst- og en nordbanegård.

Når hertil føjes, at byen har en havn for rutebådene til København, de kendte 66 både og en lufthavn.

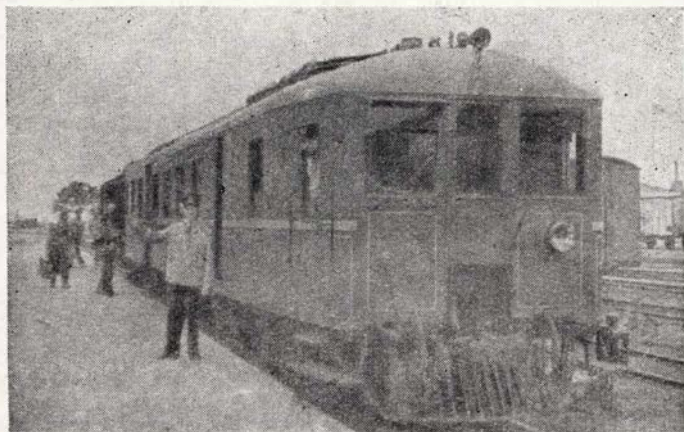
At banen giver underskud er et faktum, at de under krigen transporterede ca. 600.000 passagerer årligt og nu er oppe på 1 million årligt er også et faktum, men alligevel kan det ikke løbe rundt. Og det er en meget uheldig ting for jernbanerne, hvis det ikke kan løbe rundt, for så går det hele i stå.

Er det det store og dyre personale, der er skyld i det? Personalet er på ca. 80 mand fastansatte og lige så mange eller måske flere løst antagne. Hvilket antagelig ikke kan være mindre, for så ville det jo være forholdsvist let at blive af med en del af de sidste.

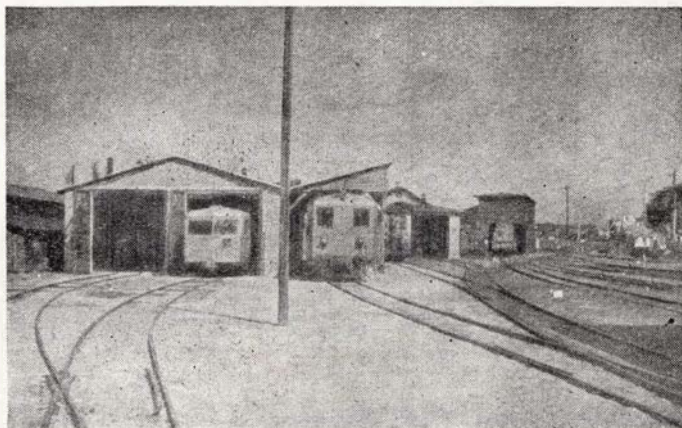
Det kan jo heller ikke være de høje kulpriser, der er skyld i miseren, al den stund kulslugerne er »klodset« op.

Arbejdskraften på stationerne, altså på kontorerne kan vel heller ikke siges at være for dyr. De allerfleste af stationerne er bemanded med kvindelige chefer, ekspeditricer som de kaldes, og deres lønninger tynger næppe stærkt på budgettet.

Men baner kan jo nu engang ikke give overskud, hvori det så kan ligge. Det hender naturligvis også, at man, når man kører med en af de private baner, må tænke ved sig selv, at det egentlig ikke er så mærkeligt, at publikum foretrækker de



*Togfører Johs. Hansen giver afgang til lokofører Thulin.*



*Remiserne på Rønne H.*



som regel mere tidssvarende rutebiler for de gamle grimme rumlekasser, der hopper henover et uhyggeligt ujævnt spor, men således er det skam ikke på Bornholm.

### Materiel og spor i mønsterværdig orden

De bornholmske jernbanespor så vel som materiellet er i absolut mønsterværdig orden, og man må faktisk forbaus over at opdage, at man der ofte kører 60 km i timen. Det vil sige, det er kun, når det går ned ad bakkerne, hvilket det gør det aller-meste af vejen fra Allinge—Sandvig til Rønne. Her kan motoren godt gå i tom-gang ca. halvdelen af vejen, men det kan jo nok være, at den må slæbe, når det går opad.

Iøvrigt må det siges, som allerede før bemærket, at materiel og spor er i en så-dan orden, at man slet ikke mærker, at det går så hurtigt.

Måske kunne man fristes til at føle sig hensat til fremmede lande, når man over-værer det bornholmske jernbanepersonales indbyrdes samtaler i tog eller på stations-pladser. For det er kun enkelte ord, man kan være heldig at få fat på.

Nå, det er jo ikke blot på Bornholm, man kan træffe på den slags fænomener. Tag for eksempel en tur til Vendsyssel, ud på vestkysten eller en tur ned i Sønderjylland og prøv at få noget ud af de »indfødtes« samtaler.

Forøvrigt kan de fleste bornholmske banemænd naturligvis tale så meget »dansk«, at man kan forstå dem. Jeg måtte indrømme en af dem, togfører Johs. Hansen, Rønne, at han talte forbausende tydeligt og letforståeligt, men han betroede mig, at grunden sikkert var den, at han



O.tass. Eilert Hansen, Aakirkeby.

for det første har boet i Rønne i tyve år, og her sværmer turistene mere end læn-gere inde i landet, og så har han som til-lidsmand for sine kolleger deltaget i ad-skillige kongresser, hvor han måtte gøre sig flid for at blive forstået.

Det var lidt om de bornholmske jern-baner og forholdene, som de er i dag ved banerne. I næste omgang skal vi høre og se lidt om D. B. J.s rutebiler og deres virkeområder, samt andre ting om den henrivende klippe.

Onkel Christian.

### Kværlanten spørger

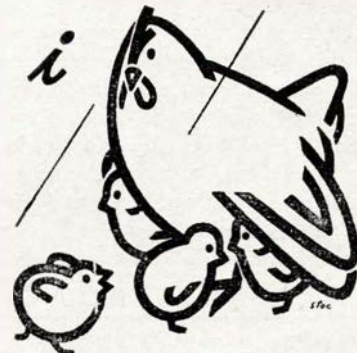


Hvorfor er der endnu så mange, der går rundt i den tro, at jernbaner først og frem-mest er til at køre på, og at loko og vogne først og fremmest er til at køre med, når det dog gang på gang fastslås, at jernba-nernes væsentligste bestemmelse er at være til rådighed for ombygninger og vedlige-holdelsesarbejder, ligesom loko og vogne frem for alt andet skal være arbejdsgrund-lag for værkstederne?

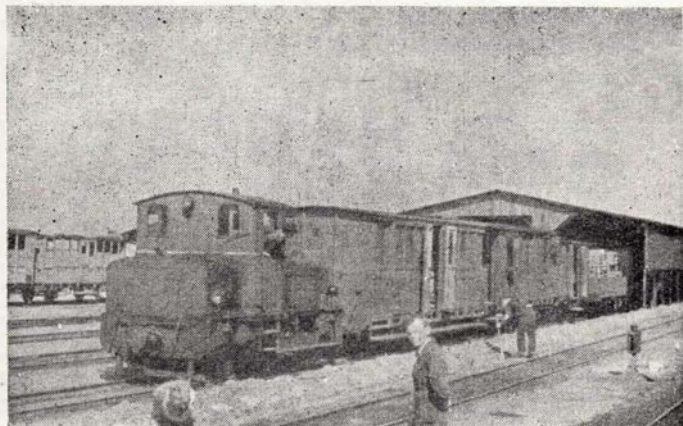
★

Mon ikke værkstedernes prøvekørseler uden skade kunne indskrænkes ganske be-tydeligt?

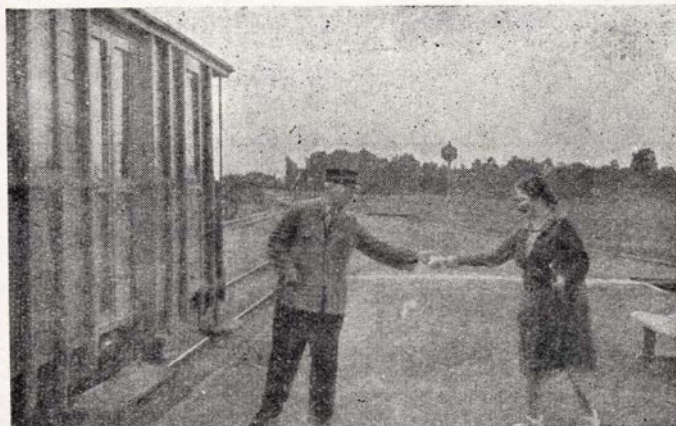
### Dæk Dem



DEI GIENSIDIGE FORSIKRINGSSKAB  
**DANMARK**



Rangertraktor på Rønne H.



Togf. Clausen modtager papirerne af ekspeditrice fru G. Hansen, Almindingen.





# D. E. F. A.

Membra organo de Dana Esperanta Fervojista Asocio  
Redaktion: N. C. Thorsted, Kaalundsvej 3<sup>1</sup>, Aarhus  
Sekretario: J. Christoffersen - Hallssti 43 - Aarhus

løsning. Ingen englænder er i stand til at begrænse sit ordforråd til Basic's 850 gloser. Derfor må forståelsen blive temmelig ensidig.

Basic-Englich, Welt-Deutsch o. s. v. er ensidige løsninger af spørgsmålet. Alle nationale sprog begunstiger vedkommende nation og monopoliserer deres kulturliv. For alle andre betyder det sproglig underkastelse. Derfor er valg af et nationalt sprog som verdenssprog ikke alene en unødvendig kompliceret løsning, men tilmed politisk umulig.

### Nogle fakta om Esperanto.

I ethvert civiliseret samfund verden over findes der nu mennesker, der taler og anvender Esperanto.

### Er Esperanto anerkendt?

I 1922 udtalte folkenes forbund: »Esperanto må betragtes som det mest gennemprøvede forsøg på et internationalt hjælpesprog, og det sprog, der mest betrykkende opfylder de krav, man må stille til et sådant.«

I Østrig er Esperanto indført som valgfrit fag i alle skoler med ministerielt eksamensregulativ af 28. aug. 1946. Desuden har følgende lande godkendt sproget som valgfrit fag i en eller flere skoleformer: Brasilien, Bulgarien, England, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Japan, Polen, Rumænien, Tjekoslovakiet, Ungarn

### At lære er at leve.

Nu kan man begynde at skimte efteråret og vinteren med lange aftener. Tiden til at lære noget nyt og samtidig få aftenen til at gå på en fornøjelig og lærerig måde nærmer sig. Der er jo masser af ting at tage fat på, alt efter den enkeltes lyst og interesse, blandt andet kan man dygtiggøre sig på et eller andet felt, ved at melde sig til et af A. O. F.s aften-skole kursus, der nu snart begynder. Bor man i en mindre by, hvor der ikke kan samles deltagere nok til et aftenkursus, kan man få et korrespondance kursus. Disse kursus har endda den fordel, at man kan læse når man har lyst og lade være når man ikke har.

De fleste mennesker vil gerne vide lidt om hvad der foregår uden for landets grænser, se hvorledes andre lande ser ud, tale med befolkningen — specielt vore kolleger — om deres daglige glæder og bekymringer. Men det er dyrt at rejse, og for de fleste lægger også sproget hindringer i vejen. Disse hindringer er imidlertid ikke større end at de kan overvindes.

Ved at lære Esperanto fjernes sproghindringerne, og hvis man melder sig ind i en esperanto organisation nedsættes rejseomkostningerne væsentlig, så næsten enhver kan få råd til at rejse.

Vil man ikke rejse kan man korrespondere. Det vil sikkert være interessant at vide, hvorledes en australsk rangerleder eller en portugisisk togbetjent arbejder og tilbringer sin fritid, og hvad disse tænker om deres kolleger i andre lande.

Men hvorfor så lære Esperanto og ikke engelsk, der jo er et verdenssprog eller tysk eller fransk? Fordi man ved at lære et nationalt sprog begrænser sit arbejdsfelt til dette ene land. Engelsk har jo stor udbredelse, men der er næppe mere end 15 pct. af jordens befolkning der taler dette sprog. Dertil kommer, at engelsk er et nationalt sprog, og tilmed et af dem, der dårligst egner sig til internationalt meddelelsesmiddel. Ordforrådet er meget omfattende, udtalen er for mange nationer urimelig vanskelig. Selv om man har søgt ordforrådet begrænset til det såkaldte Basic-English, er det en utilfredsstillende

## Chr. Petersen's Købmandstøretning $\frac{1}{2}$

Kolonial . Foderstoffer . Brændsel

Ringsted

Sct. Hansgade 43-45

Telf. 87

## Niels Larsen $\frac{1}{2}$

Landbrugsmaskiner . Ringsted

## Midtsjællands Andels Foderstofforening

Gødning og Foderstoffer

Ringsted

Tlf. 173

## Plejehjemmet »Concordia«



modtager kroniske syge og ældre Mennesker i Pleje.

Leonora Wæhrens  
Sygeplejerske  
Kvissel Tlf. 11

Erfarne Folk vælger



# HENLEY

## Autogummi

100 Procent engelsk

### H. M. AGERBECK

MØLLEALLÉ 3—5

KBHVN., VALBY

TELEFONER: VALBY 660 & 7834



og Vesttyskland. Flere lande yder bevilinger til fordel for Esperanto. Det gælder bl. a. Brasilien, Bulgarien, Finland, Japan, Polen, Østrig og Sverrig. Det sidste land yder årligt 5000 kr. til *læreuddannelse*.

Enkelte partier har udtalt sig til fordel for Esperanto: Socialdemokratiet i Japan i 1945, Det republikanske parti og arbejderpartiet i Brasilien 1948, Arbejderpartiet i Ungarn 1947, samt *Det uafhængige Arbejderparti og Commonwealthpartiet i England 1950*. De to brasilianske partier har 1951 foreslået regeringen at tage diplomatisk initiativ til international antagelse af Esperanto.

Ved esperantisternes verdenskongresser har en række regeringer ladet sig repræsentere. 1949—51 således Belgien, Brasilien, Finland, Frankrig, Holland, Italien, Jugoslavien, Norge, Ny Zeeland, Svejs, Sverig, Tjekoslovakiet, Uruguay og Østrig.

Inden for telegrafien er det internationale sprog anerkendt som »klart sprog«, d. v. s. til almindelig takst.

Frankrigs statsbaner og postvæsen bruger Esperanto. I Finland og Sverig har statsbanerne udgivet parlører på Esperanto.

Der eksisterer en international esperantoorganisation for jernbanemænd I. F. E. F. med underafdeling i Danmark D. E. F. A.

## Hvem bruger Esperanto?

Det gør: Radioen, turismen, filmen, arbejderne gennem deres verdensorganisationer, ungdommen f. eks.: Spejderne, vandrelauget o. m. a. En verden, FREDSENNER, religiøse, blinde, forretningsmænd, videnskabsmænd, journalister og hobbyfolk.

## Har Esperanto nogen fremtid?

Det levende liv giver hver dag svaret: Esperanto er nutid og har dermed også en fremtid. Det er til gavn og glæde for enhver, der ønsker det. Det er en stadig kilde til personlig udvikling.

Esperanto er — sagt i al beskedenhed — på mange områder en kulturfaktor, som tillige delagtiggør i en slags verdensborgerskab. Det giver økonomiske fordele, og det sparer tid, fordi det altid er den direkte vej. Det kan blive et lige så stort fremskridt som bogtrykkerkunsten, undervisningspligten eller 8-timersdagen. Alle fremskridt — og især de humane — skal have deres tid, men når de har sejret, er intet sikrere, end at alle ønsker at bevare dem.

## Lær derfor Esperanto!

Det kan gøres ganske uden forkundskaber ved selvstudium, korrespondancekursus eller aftenskole.

Henvend Dem til vort kontor ved Johs. Christoffersen Hallsti 43, Aarhus, eller til en af flg. tillidsmænd:

Assens, hr. baneformand E. Madsen, Vogterhuset.

Bur, hr. stationsmester J. K. Skjødt.

Esbjerg, hr. vognmester A. W. S. Christensen, vognopsynet.

Fredericia, hr. lokof. S. Jacobsen, Glentevej 19.

Gentofte, hr. trafikmedhj. V. A. Schjeldahl, Ibstrupvej 7, A.

Glostrup, hr. trafikmedhj. E. H. Olsen, godsekspeditionen.

Hillerød, hr. portor Egild Andersen, Hyrdebakken 4.

Engesvang, hr. trafikeksp. Mertner, Evstation.

Korsør, hr. maskinarb. E. Larsen, Remisevej 1.

Kolding, hr. lokof. N. Kynde Nielsen, Ågade 15.

København, hr. lokof. Højbjerg Svendsen, Vesterfælledvej 1 A.

Odense, hr. togb. Harry Pedersen, Middelfartvej 70.

Ryomgård, frk. trafikmh. Elna Sørensen, Ryomgård st.

Tvingstrup, hr. trafikeksp. E. Schmidt.

Vejle, hr. trafikass. E. Mogensen, Gl. Jellingvej 10.

## Heroldo de Esperanto

Kie antau 50 jaroj la leono regis:

# Nairobi

**moderna grandurbo en iama dezerto.**

Rigardante ĉi-apudan bildon oni apenaŭ kredos ke ĉi tiu urbo situas en Afriko kaj sur loko kiu antaŭ duona jarcento ankoraŭ estis dezerta, polva kaj senhoma. Ĉar tiam ankoraŭ libere ĉirkaŭvadis tie sovaĝaj bestoj. Kaj kiam la laboristoj de la Uganda-fervojo, precipe kulioj alportitaj el Hindujo, metis la relojn tra la di-forlasita regiono, en mallonga tempo 28 el ili estis atakataj kaj disŝirataj de leonoj.

Nairobi do dankas sian fondiĝon al la fervojo, kiu en la jaroj 1896 ĝis 1903 estis konstruata por interkomuniki Mombasa ĉe la Hinda Oceano kun Kisumu ĉe la Viktoria-marĝo, t. e. distanco de preskaŭ mil kilometroj. En 1899 la fervoja kompa-

nio pro teknikaj kaŭzoj starigis sian ĉefan apogpunkton kaj siajn laborejojn tie, kie laŭdire iam estis Fort Smith. Tiam certe neniu supozis, ke la kolonio, fondita tie en la sekvinta jaro ĉe la bazo de la Kikuyu-monteto, kaj origine destinita nur por la fervoj-oficistoj kaj laboristoj, malmultajn jardekojn poste okupos honoran lokon en la historio de la Brita Imperio, kiel ĉefurbo de la kolonio Kenjo (Kenya).

Sed pro la bona klimato — en alteco de 1675 metroj super la marnivelo — la urbeto rapide kreskis, kaj baldaŭ la administra sidejo de la kolonio estis transportata de Mombasa al Nairobi. Kun siaj debranĉigoj la fervojo disponas hodiaŭ pri trafika reto de preskaŭ 1800 kilometroj, kaj ĝi transprenis ankaŭ la ŝiptrafikon sur pluraj enlandaj maroj: sur la Viktoria-marĝo ĝi havas dek vaporŝipojn.

Hodiaŭ en Nairobi troviĝas ĉio kion eŭropano bezonas por sia vivo: modernaj stratoj asfaltitaj, gravaj oficejoj, vilaoj en la iom rigida angla kolonia stilo, bankoj, hospitaloj, hipodromo, sportejoj, po unu anglikana, presbitera kaj katolika preĝejoj, forta radiostacio, grava aviadejo kaj »Kvina Avenuo«, en kies luksaj magazenoj estas aĉetebla — aŭ almenaŭ mendebla — preskaŭ kion oni povus deziri. Estas mirige, kiajn imponajn konstruaĵojn posedas Nairobi: la administran oficejojn de la fervojo oni rajte povas nomi pompa, kaj inde aldoni ĝas domegoj de diversaj bankoj.

La loĝantaro — nuntempe jam pli ol 135.000 — konsistas el dekmilo da blankuloj (ĉefe angloj), ĉ. 45.000 azianoj (ĉefe hindoj) kaj pli ol 80.000 afrikanoj. La eŭropanoj loĝas en bela antaŭurbo, nomita Parklands; iliaj bonguste konstruitaj domoj staras en belegaj florgardenoj. La hindoj loĝas en alia kvartalo, kie oni trovas aŭtentikajn hindajn bazarstratojn. Ankaŭ la afrika loĝantaro vivas en aparta kvartalo, sed ĝi konsistas parte el mizeraj kabanoj.

La belega pejzaĝo prezentas multajn ekskurseblojn. Branĉa fervojo baldaŭ kondukas al la bazo de la 150 km distanca Kenya-montaro, kies plej alta supro, Mount Pigott, estis surgrimpita unuafoje

## Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus. 18 lektioner for kun 20,00 kr.

Indsendt beløbet på giro 710,44 til I Kensing Stadion Allé 20, Aarhus og første lektion vil straks blive tilsendt.



en 1899. Alta 5242 m, ĝi konkuras kun la pli norde situanta, plej alta afrika monto, Kilimanĝaro, la »monto de la malbona spirito«, kiu atingas alton de 6010 m. Bone prizorgata aŭtoŝoseo, kondukanta tra kafoplantejoj, banan- kaj sisal-kampoj, interligas Nairobi ankaŭ kun Nimule, la loko kie la Nilo fariĝas ŝipirebla. Tiu ŝoseo cetere estas sekcio de la aŭtovojo, kiu kondukas el Rodezio al Sudano, sed kiu estas uzebla nur dum la seka sezono. La pluva sezono daŭras ĉi tie de marto ĝis majo kaj de oktobro ĝis decembro.

Por la turisto Nairobi estas speciale alloga, ĉar kelkajn kilometrojn ekstere de la urbo komenciĝas la granda naturrezervejo, kiu etendiĝas tra multaj kilometroj. Tie oni povas de proksime rigardi leonojn ĉe ilia trinkloko. Sed estas necese resti en fermita aŭtomobilo, ĉar tian ili ŝajne ne atentis. Bubaloj, antilopoj, rinoceroj, ĝirafoj, fenikopteroj, gnuoj, gazeloj kaj nombro da aliaj sovaĝaj bestoj, kiuj alie forkuras de la homo, ĉi tie estas senĝene

observeblaj. Sed ĉi tiu spektaklo ebligis nur per la forto de la kutimo. La bestoj scias, ke la malrapide veturanta aŭ haltanta aŭtomobilo ne endanĝerigas ilin. Sed ve al scivolema aŭ tropasia turisto, kiu malsuprenigus la fenestreton aŭ kiu malfermus la pordon! Tiukaze la bestoj nepre perdus sian konfidon kaj ne plu estus rigardeblaj »en sia natura stato«. Tial en ĉiu aŭtomobilo kunveturas kontrolisto. Ĉar ĉi tie la »ora libereco« estas rezervita al la sovaĝaj bestoj, dum la homoj trovigas en la »kaĝo«, rajtante nur rigardi tion kio estas en libereco.

Ankoraŭ kelkaj vortoj pri la sisalo.

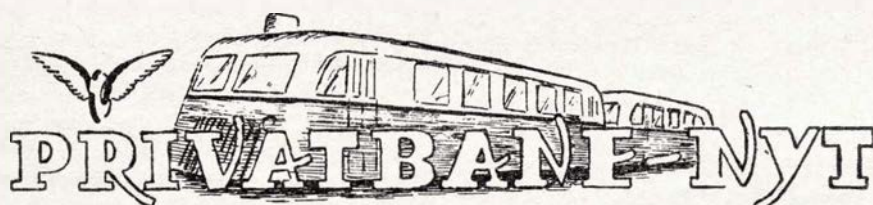
La sisal-fibro, gajnata el la folioj de sisal-agavo (»Sisalana«), estas unu el la plej gravaj eksport-artikloj de Orienta Afriko. En 1947 la eksporto el Tanjanjiko (96.000 t) kaj Kenjo (25.000 t) atingis valoron de preskaŭ sep milionoj da sterlingfuntoj.

Ĉefaj aĉetantoj estas Usono, Kanado kaj Britujo, kiuj precipe dum la pasinta milito bezonis grandegajn kvantojn da si-

sal-fibroj por la ŝnuroj kaj kiel anstataŭaĵon de juto por la fabrikado de sakoj.

Sian nomon akiris la Sisal-kanabo laŭ malgranda meksika eksporthaveno. Juto, manilo kaj sisalo estas nuntempe la plej gravaj malmolaj fibroj de la mondmerkato. En Orienta Afriko la sisal-agavo estis enkondukita en 1893, kiam el Florido alvenis mil plantetoj, el kiuj tamen nur 83 post la marvojaĝo restis vivipovaj. Sed ili sufiĉis por fondi per ili treege gravan industrion. Ĉiu folio, kiu povas atingi longon de du metroj, konsistas meznombro el mil fibroj. Ilin oni akiras per multekostaj senfibrigaj maŝinoj; poste oni lavas, centrifugas, sekigas kaj blankigas ilin, antaŭ ol vendi ilin kiel komercan varon en la merkato. En la daŭro de kvar-kvin jaroj ĉiu planto produktas proksimume 180 foliojn. En Orienta Afriko nuntempe oni faras eksperimentojn, por adapti la planton al specialaj deziroj de l'fabrikantoj.

(Tekston kaj kliŝojn afable disponigis la redakcio de »Die Reise«, Zürich.)



Det årlige forlydende om »Nærumgrisen« slagting har atter været fremme, og Mogens Dam digter herom i Nationaltidende:

Oh, grumme budskab! I avisen man læser nu, at »Nærumgrisen« skal synge snart sin svanesang for cirka 38te gang.

Den stakkels Lyngby—Nærumbane! Den triller kun af gammel vane, og deraf kommer intet ud — undtagen altså underskud.

Nu er det slut med dens forbliven, nu skal den endelig ha' kniven. Men, tænker man i al sin gru, den er dog inte død endnu. Fordi avisen slagter grisen, er der dog ingen ko på isen, man har den store trøst, at den som regel lever op igen.

Den kommer glad og fro til syne med øf-øf! og løftet tryne, hver gang der i avisen står, at »Grisen faldt og brak sit lår«. Vi har derpå ej nøje agtet, hvor mange gange den er slagtet, men efter hvad man si'r i Nærum, det nærmer sig et jubilæum.

For pressen er det kære spøgelse en fast agurketidsfornøjelse, som trygt kan tages op igen, så ofte der er brug for den. Søslangen eller anden »And« mod grisen er det rene vand — oh, hvem tør tænke pressens nød den dag, den virkelig er død!

### Bornholms Jernbaner

har holdt generalforsamling, hvor det oplystes, at banernes underskud havde været 155.644 kr. Rutebildriften havde givet et overskud på 148.383 kr. og bane-driften et underskud på 304.027 kr. Regnskabet er 201.893 kr. bedre end forrige år.

Banen har solgt 11 gamle damploko, 40 godsvogne og 11 personvogne til op-

hugning, hvilket havde indbragt 21.000 kr. Man ville gerne have afsat materiellet andet steds; men det var ikke muligt fordi det er smalsporet.

### Odense—Kerteminde—Martofto banen

har i sidste år haft et underskud på 149.911 kr., hvilket er en stigning af underskuddet på godt 25.000 kr.

### Lyngby—Nærumbanen

har haft et underskud på 76.314 kr., hvilket er forbedring på regnskabet på godt 7.500 kr. Godsbefordringen er steget med 137% og personbefordringen med 7%. Det er bestemt, at banen må ophøre, når den elektriske linie til Lundtofte åbnes, hvilket antages at ske om 10 år. Nærumbanen er den privatbane, der har de fleste rejsende pr. bane km.

### Nakskov—Rødbybanen

har konstateret en glædelig stigning i personbefordringen og en mindre stigning i godsbefordringen.

### Odsherredsbanen

har haft et underskud på 286.122 kr., hvilket vil sige, at underskuddet er steget med godt 47.000 kr. På generalforsamlin-

### LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB

GLOSTRUP

Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442



gen blev det kritiseret, at banen havde overtaget fragtruten Svinninge—København, der gav et stort underskud.

### Kalvehavebanen.

Efter forlydende vil udvalget, der beskæftiger sig med banens fremtid, foreslå, at banen nedlægges senest 31. marts 1954 og derefter opretholde driften ved rutebiler.

### Nordfynske Jernbaner

har haft et underskud på 187.478 kr. Da de to andre fynske privatbaner ikke ønsker at anskaffe skinnebusser ville banen her selv anskaffe en personpåhængsvogn i stedet for en hovedvogn. For de 158.000 kr. som en skinnebus hovedvogn koster får banen en påhængsvogn, en reservemotor og en benzin-rangertraktor.

### Høng—Tølløse banens

underskud er på 159.000 kr., hvilket er 4.000 kr. mindre underskud end i fjor. Der er udrangeret 7 personvogne i årets løb, og for det indkomne beløb er indkøbt en personvogn fra Kolding Sydbaner, 3 lukkede og 3 åbne godsvogne samt en motorvogn fra Trolldhebanen.

### Hammelbanen

har haft et underskud på 122.192 kr., hvilket er 22.000 kr. mindre end sidste år. En stor del af banens rullende materiel er blevet moderniseret og til november ventes skinnebus nr. to leveret. Under besættelsen tog tyskerne 9 rutebiler fra banen, for hvilke man kun fik en erstatning på 50.000 kr. Der er nu anskaffet nye rutebiler i stedet. For første gang i banens historie er der bl. a. transporteret 6 elefanter.

### Frederiksværkbanens overskud

var sidste år 195.000 kr., hvilket er 100.000 kr. mindre end sidste år. Selv om persontrafikken er 2,4 pct. lavere er banens

persontrafik meget betydelig, idet den andrager 19.000 pr. bane km, medens gennemsnittet for samtlige privatbaner er 7000. Banens modernisering skrider godt frem. Remisen ved lokalstationen i Hillerød er nu flyttet til Frederiksværk. Baneforlægningen har været til gavn for banen, idet der daglig spares to timers arbejde og 20 km damptogskørsel, navnlig fordi man sparer den besværlige kørsel fra lokalstationen. Banen venter sig meget af den nye 750 hk motorvogn, der ventes leveret fra Frichs i løbet af det kommende forår.

### Vemb—Thyborøn banen

har nu begyndt moderniseringsarbejderne. De første af de nye 18 m lange 27,55 kg skinner er nu kommet og 23 km skinner skal udveksles. Det nye 750 hk dieselloko ventes til foråret. Om kort tid ventes en diesel rangertraktor, der skal anvendes i Thyborøn. Der vil blive indført elektrisk aflåsning af sporskifterne på stationerne, udvidelse af remisen og motormateriellet på Lemvig st.

## Privatbane dagbogen

4. Stubbekøbing banens skinnebus påkørte ved 20-tiden en personbil på en overskæring ved Rodemarksvejen. Bilen slæbtes en halv snes m hen ad banen, hvorefter den havnede i grøften. Føreren af bilen slap uskadt fra uheldet. Blinklyset var på grund af lynnedslag i dette ude af funktion.
12. Motortoget, der ved 18-tiden var under indkørsel på Tranehus st., kørte på grund af fejl sporskifte ind på sidesporet, hvor det tornede mod to godsvogne. Da lokofører Lauritzen, Grenå, opdagede faren, sprang han fra førersædet ind i vognen og varskoede de rejsende om at holde sig fast. Ingen af de rejsende kom der ved noget til. Den materielle skade var derimod stor.

19. Trods blinklys og alarmklokke kørte en gammel fordvogn, hvori befandt sig fem personer, ind foran motortoget på overskæringen ved Tørring st. Alle fem i bilen blev alvorligt kvæstede.

25. Da nattoget fra Nykøbing F ventedes at passere overskæringen ved Øster Toreby kørte en personbil med tre personer mod de sænkede bomme. Den første knækkede og samtidig gik den anden så meget i vejret, at bilen slap ud fra banen før toget kom.

Portør H. W. Frederiksen, Maribo, der var på afløsning på Nagelsti, hvorfra bommene betjenes, stod med hånden på håndsvinget til bomtrækket. I det øjeblik bommen blev påkørt for håndsvinget rundt og ramte Frederiksen i hovedet. Han var dog ikke mere fortlumet, end at han løb mod overskæringen, hvor der heldigvis kun var sket materiel skade.

28. En 60-årig mand blev ved 17-tiden dræbt af Trolldhebanens skinnebus på en overskæring mellem Ferup og Korsvang. Manden befandt sig i en udlejningsbil, der førtes af en 71-årig chauffør. Motorfører C. Olling havde bemærket bilen, der ganske langsomt nærmede sig overskæringen, kunne kun tro, at bilen ville standse ved overskæringen.

### Fødselsdage.

Den 7. oktober fylder lokofører E. P. Sørensen, A. P. Ålborg, 60 år. Ejnar som kolleger m. fl. kalder ham i daglig tale, er i bestyrelsen for den lokale gruppe af organisationen samt formand for brændselsforeningen. Han er tillige en jovial kammerat, der på alle tider af døgnet er i et strålende humør. Tillykke på dagen!

høj-ry

Pens. stfst. O. H. MARX tidligere Klippinge st. fylder 70 år d. 7. oktober.

Mange hilsener og tanker vil sikkert finde vej til Strøby pr. Køge denne dag.

## Amts-Arbejdsanvisningskontoret

AALBORG . NYHAVNSGADE 12

Gratis Arbejdsanvisning til

Landbrug . Haandværk . Industri og husligt Arbejde

Aabent Kl. 8—17 . Lørdag 8—13

Tlf. 2782 - 2960

Hver Dag - til hvert Maaltid - kun det lægeanbef.

# KELP SALT

— og De beskytter Deres Sundhed.



## Korsør

### TH. RASMUSENS SØNNER

Kul . Koks  
Korn . Foderstoffer

Korsør - Tlf. \*13

### E. Mikkelsen

Aut. Gas- og Vandmester  
Udfører Arbejder for DSB  
Halskovvej 21 og 42 - Tlf. 599  
Korsør

### Carlsberg Depot, Korsør

Bertram Lindeskov  
Helenevej 3 . Tlf. \*75  
Korsør

### Hansen & Nielsen

Murermestre  
Udfører Arbejder for DSB  
Stenvangen 2 . Tlf. 114  
Nyvej 3 . Tlf. 941  
Korsør

### Korsør elektriske Vaskeri

v. P. Hansen  
Teilmannsalle 10  
Korsør . Tlf. 543

## Odense Klædefabriksudsalg

Leverandør til Langelandsbanen

ODENSE

## Korsør

### Skibsværftet

»Lilleø«  $\frac{1}{8}$

KORSØR

Telegr.-Adr.: Lilleøværft.  
Telefon 1000

Nybygninger og Reparationer  
Havne- og Vandbygningsarbejde

### H. Henningsen & Søn

Smedemestre  
Leverandør til DSB  
Taarnborgvej 5  
Korsør - Tlf. 288

### Storebæltsoverfartens Restaurationer anbefales

Werner Schwartzlose

### Helge Larsen

Murermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Korsør - Vulkanvej 12  
Tlf. 779 v.

### Kählers Teglværk

Leverandør til DSB  
Korsør . Halskovvej 72  
Tlf. \*380

### De bor og spiser godt og billigt paa Afholdshotellet

Jens Baggesensgade 14 - Korsør  
Fuld Pension - Enkelte Maaltider  
Tlf. Korsør 474

### Korsvej Andelsmejeri

Højrup pr. Taulov Tlf. Højrup 8

## Rudkøbing

Aktieselskabet

## Langelands Bank

Rudkøbing - Humble - Lohals

Stiftet 1872

### Chr. Skou & Søn

Murermestre & Entreprenører  
Udfører Arbejder for  
Langelands Banen  
Rudkøbing  
Reberbanegade 9 - Tlf. 155

## ALFRED NIELSEN

Træløst og  
Bygningsartikler

Havnen  
Rudkøbing - Tlf. 45

## Axel Jensen

Spedition - Toldklarering  
Kreatureksport

Gedser — Tlf. 39

Gør Deres indkøb  
hos vore annoncører



# Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

**Abonnement 4 kr. årlig.**

Girokonto 600 82

MEMLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



Forlagsdirektør Bo Bramsen er utilfreds med, at kioskerne på jernbanestationerne har lov til at sælge bøger, når andre har lukket.

Det gamle slagord: »Rejs og se i landet rundt med D. S. B.« kan ikke bruges mere. Nu bør det hedde: »Rejs oh, rejs, thi De kan altid undervejs få litt'ratur med mere«.

Kioskerne og alt det vrøvl har fået en gang smæk og høvl af ham, Bo Bramsen. Han mener, at det går for vidt, han siger, det er rigtig skidt, og tænker fy for skamsen.

**LIND HANSEN**  
KULTORVET 14 · C. 6289  
LEVERANDØR AF CLICHEER  
OG BILLED MATERIALE  
TIL DE MEST BETYDENDE  
DAG- OG UGEBLADE I KØ-  
BENHAVN OG PROVINSEN

At en kiosk på banen bør betyde burde ikke spor for dem i konkurrencen. Men der, si'r altså Bramsen Bo, at der er ikke status quo, fordi de nupper chancen

og sælger hellig li'som søgn, ja, man sku' tro, at det var løgn, at der man Churchills værker kan købe pinsedag komplet. At no'et er galt så ganske let man uden tvivl bemærker.

Men nu Bo Bramsen stoppe vil den slags, hvis han får magt dertil, han stopper banens bikse. Han vil ha' denne skamplet væk, så Churchills værker, Skipper Skråk man ej kan sammen mikse.

Men han min stemme ej skal få, jeg absolut vil holde på, man støtte bør med iver dem, der med salg af bøger sled, at det kan være svært, det ved ialtfald

en, der skriver.  
Onkel Christian.

## August dagbogen

4. Starb. Bent A. Sørensen, Slagelse, blev ved 23-tiden påkørt af et godstog, der var under indkørsel fra Korsør. Sørensen gik mellem to spor med ryggen til toget. Fra maskinen blev der givet advarselsfløjt, men derved trådte Sørensen ind på det spor, hvor toget kom. Han pådrog sig forskellige skrammer, og en lettere hjernerystelse.
4. Da tog 70 lige var kommet ind på Lillebæltsbroen og skulle passere et modgående godstog, fløj toget af en

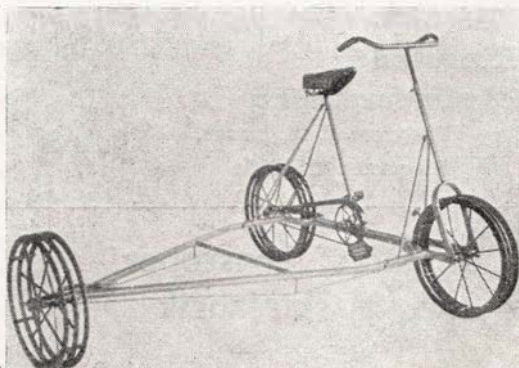
godsvogn over på maskinen, der dog var den stærkeste. Toget standsede, og efter at resterne af toget var fjernet, kunne dette fortsætte mod Nyborg.

4. Et gennemgående godstog, der passerede Vinderup st. kl. 7,15, knækkede en aksel på en godsvogn læsset med skærver, og lavede en del skade på sveller og skinner.
4. Idag indviedes DSB' nye garageanlæg i Ny Banegårdsgade i Århus.
6. Ved 12-tiden påkørte et motortog en traktor på en privat overkørsel mellem Millinge og Stengård st. En 10-års dreng førte traktoren og en 72-årig mand stod bag på denne. Begge blev alvorligt kvæstede.
7. En 60-årig tunghør mand, der gik i sporet mellem Løve og Havrebjerg, blev i formiddag påkørt og dræbt af toget fra Kalundborg.
7. På overskæringen ved Thorsager st. skete i morges et sammenstød mellem et godstog og en lastbil. Bilen blev knust, men chaufføren sprang af bilen før sammenstødet.
7. Da S-toget fra Klampenborg kl. 0,43 satte sig i gang sprang en ung nordmand på toget. Han blev slynget hen ad perronen og brækkede det ene ben to steder.
10. På overskæringen på Ringgade i Sønderborg blev en jeep, hvori befandt sig to personer, påkørt af toget fra Mommark. Begge blev dræbt på stedet.
19. En bil kørte ved 21-tiden gennem de sænkede bomme ved Aulum st. Bilen havnede i groften på den modsatte side af banen. Kort efter passerede toget. En anden bil var nu på vej mod

## Sporcyklefabriken GOLBÆKDAL

Brande · Tlf. 123

Reparation - Reservedele





## B O R N H O L M

**AKTIESELSKABET  
BORNHOLMS KUL-IMPORT**

Rønne . Tlf. 132

**Østre Kiosk - Rønne**

ved Posthuset  
har altid de Tidsskrifter,  
Uge- og Dagblade De søger.  
A. J. Wahlqvist  
Tlf. Rønne 830

**Rønne Skæreri og  
Trælasthandel**

v/ O. Andersen.  
Rønne . Pingel Alle . Tlf. 657

**Gyllings Byggefornetning**

Nybygninger - Ombygninger  
Reparationer.  
Forlang Tilbud og Overslag.

**RØNNE . TLF. 449**

**Bornholms Teglværk ¼  
Herman Fagerlund ¼**

Bygningsartikler  
Rønne . Telefon 137

Aktieselskabet  
**Dansk Dammann Asfalt**  
**»Rønne Skærvefabrik« A/S**

Vejmaterialer - Skærvefabrikation

RØNNE

**Raadhuskiosken**

Staar til Deres Tjeneste.  
Rønne . St. Torv  
Tlf. 766 - 1266



**Kemisk Rensning**

Renlighed og Rensning hører sammen.  
Ingen har i Dag Raad til at lade sin Garderobe  
ødelægge af Møl og Snavs!  
Snavs slider og mørner, Rensning bevarer og oprisker  
Al Rensning og Farvning udføres af virkelige Fagfolk  
Rensning paa ca. 5 Dage, Farvning ca. 14  
**A/S J. A. Pedersens Dampfarveri og kem. Tøjrenseri**  
Hugo Schleisner

## S J Æ L L A N D

**Preben Jørgensen & Søn**

Uniformsskræderi  
Leverandør til DSB  
Jernbanegade 6  
København V . Palæ 4707

**Kødfoderfabriken  
SJÆLLAND**

A. m. b. A.  
Ortved pr. Ringsted  
Tlf. Langesø 33

**Ringsted  
Mælkeforsyning**

Bestyrer: T. M. Larsen.  
Ringsted . Tlf. 160

**Anton Nielsen**

Smedemester  
Udfører Arbejder for DSB  
Sorø . Vestergade 20 . Tlf. 77

**Fr. Kruse**

DSB Vognmand  
Sorø . Fredensvej 7 . Tlf. 836

**Johs. Brinck**

Aut. Gas- og Vandmester  
Udfører Arbejder for DSB  
Absalonsgade 19  
Sorø . Tlf. 720

**Olsen & Christoffersen**

Blikkenslagermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Sorø . Slotsgade 30 . Tlf. 454

**O. ERTMANN**

**KAROSSERIFABRIK**  
Leverandør til DSB  
**Sorø . Tlf. 399**

**Ringsted Jernstøberi  
& Maskinfabrik**

Aktieselskab

**Ringsted ny Jernstøberi**

Aktieselskab

**Rimas Traktor ¼**



overskæringen, og for at hindre denne i at køre op i den væltede bil, svingede ledvogteren advarende med sin lygte. Bilen bremsede så hårdt op at denne svingede rundt og ramte standeren til bomophænget.

26. Et rangertræk på 19 vogne blev med stød rangeret ind på et sidespor på Horsens st. Vognene tørnede mod stoppebommen der knækkede og tre vogne kom til at hænge ud over en skrænt. Stor materiel skade.
27. Da motortoget til Tønder ved 17-tiden skulle afgå fra Jejsing st. opdagedes det, at en hjulaksel i motorvognens ene truck var knækket. Et hjælpetog med en ny truck og kørekran afsendtes fra Århus.
29. En 52-årig mand forsøgte ved midnatstid at springe på toget på Nr. Allslev st. efter at dette havde sat sig i bevægelse. Han forfejlede springet og kom under toget, der kørte begge hans ben af.

#### 40 mill. kr.-plan.

DSB har fået en bevilling på 40 mill. kr., den største i mange år, til regulering af Storebæltsoverfarten. Man har påbegyndt store uddybningsarbejder til et nyt femte færgeleje i Nyborg havn. Alene dette leje er beregnet til at koste over 1 mill. kr.

Også Korsør får et nyt færgeleje, således at der her bliver fire færgelejer. Begge de nye lejer er i første række beregnet til den nye bilfærge, der ventes indsat på ruten i begyndelsen af 1952, og til den tid ventes færgelejet færdigt i Nyborg.

Færgelejet i Korsør bliver langt det største arbejde og ventes først færdigt i slutningen af 1952. Dette leje vil betyde en meget stor lettelse for hele denne overfart. Det anlægges i havnens nordligste del, og som JERNBANE-BLADET har beskrevet det i april nr. forlægges tilkørslen til dette leje uden om Korsør by. Spor-anlægget til det nye leje vil sluge en brav del af de 40 mill. idet det sikkert bliver nødvendigt at flytte hele Korsør remise-anlæg, der vil ligge i vejen ved omlægnin-gen.

I de 40 mill. kr. er medtaget de 14 mill. kr. til den nye færge.

#### Storebæltrestaurationerne.

3½ mill. mennesker rejser årligt mellem Korsør og Nyborg eller omvendt med de

8 restaurationshavende færger, og gennemsnitlig bruger hver en daler under overfarten. Det er mange mennesker og giver således en omsætning på over 6 mill. kr. Klager kan naturligvis ikke undgå, men de er endnu færre end man tror, siger restaurationsdirektør Schwartzlose.

— Fra udenlandske gæsters side hører vi overhovedet kun tilfredse ord, siger dir. Schwartzlose til Gennem Byen. Jeg vil naturligvis have, at alt forløber så perfekt som muligt, og normalt rejser jeg 6 gange ugentlig fra Korsør til Nyborg og hjem igen; personalet ved aldrig, hvilken færge jeg kan være med.

— Der kommer ingen og besværer sig over kaffen?

— Yderst sjældent. Den er da også god synes jeg, så god som den kan blive i en rationeringstid. Vi har stadig fat i Varedirektoratet for at få større tildeling, men det er svært at hale flere kaffebønner ud af myndighederne.

— Hvor mange tjenere er der til at sørge for de rejsende?

— I sømmersæsonen 140. De arbejder 3 dage og holder fri lige så længe; om natten kan det kun blive til 4 timers søvn, så man begriber, at en storebælt-tjeners job kan være strengt. Arbejdsvilkårene er jo også betinget af vind og vejr. Det er ikke så let at servere, når søn ruller. Uvejr rammer også restauratøren, selv om han sidder i land. Engang røg alt servicet ned for os under en særlig hård tur. Der blev smadret for henved 90.000 kr.

#### Svendborg—Fåborg banen.

DSB har gennem trafikministeriet ansøgt om en bevilling på 333.000 kr. til køb af Svendborg—Fåborg banens ejendomsrettigheder til arealer og bygninger ved stationerne i Svendborg, Katterød og Fåborg. Denne bevilling må ses på baggrund af nedlægning af denne banestrækning, da de tre nævnte stationer er de eneste, der også benyttes af andre baner end Svendborg—Fåborg banen.

#### Europa bus.

Europa bus drives i 10 landes statsbanners samarbejde. Kørslen i sommer har langt fra givet noget strålende resultat, fordi man startede alt for sent, og derved ikke havde den fornødne tid til at reklamere for ruterne. Allerede ved juletid vil propaganda materialet for forårsrejser med jernbanebusserne foreligge.

Man har iøvrigt været så begejstret i de

andre lande for DSB's Europa bus plakat, at man har ønsket at gøre den til fællesplakat med de forskellige landes egen tekst.

---

## Det er ikke alle, der ved —

at en skønnert, der for nogen tid siden skulle lægge til kaj i Åbenrå havn, afsporede en jernbanevogn ved at støde bovspydet mod vognen.

at DSB's rutebilmilpark idag består af 420 vogne, og at man nu står overfor store indkøb af nye buskøb. En 30 personers rutebil koster idag næsten 100.000 kr.

at DSB i vinterkøreplanstidens 8 måneder regner med at kunne spare 15.500 t kul eller 1.940.000 kr.

at der er bevilget 1.237.000 svenske kroner til anlæg af et nyt færgeleje i Häl-singborg.

at manglende boliger til togpersonalet i Brande har kostet DSB 52.990 kr. i dobbelt husførelse i de sidste tre år.

at skinner og sveller og andet tilbehør nu fjernes fra Sorø—Vedde banen, og man venter arbejdet afsluttet i løbet af et par måneder.

at der i august måned er udført ca. 75 ture i døgnet af de seks storebælt-færger, og at der i week-end perioderne overføres 10—1200 biler pr. døgn.

at jernbanelægerne, der hidtil har stået i to foreninger, en for hvert distrikt, har besluttet at samles i en landsorganisation.

at jægerne vil have gult lys på loko og motorvogne, der kører gennem skove, fordi vildtet blændes af det klare lys.

---

FORLOVELSES **RINGE**  
MODERNE MØNSTRER

Guld- og Sølvsmedie

**CHR. JENSEN**  
Jernbanegade 23  
Kolding . Tlf. 1565

---



## Ringkøbing

1/2 Ringkøbing  
Uldspinderi & Tæppefabrik

★

## Esbjerg

**L. Pedersen &  
H. Christensen**

Murermestre  
Udfører Arbejder for DSB  
Esbjerg . Gormsgade 26

**I-MÖLLER THORGAARD**  
URMAGER & GULDSMED KONGENSGADE 7B

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

**Scaub & Co.s Fabriker**

A. m. b. A.  
Esbjerg

★

## Tønder

**Emil Thiesen**

Sadelmager & Møbelpolstrer  
Udfører Arbejder for DSB  
Tønder - Kogade 3

**August Rathge**

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

**V. Jørgensen**

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

**H. Sønderby & Co.**

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16—34

## 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

★

## Silkeborg

Trikotageforretningen  
**»MISSA«**

M. Søholmer  
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

★

## Haderslev

**Chr. Hansens  
Vulkaniseringsanstalt**

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

**C. L. Ohlmann's Eftf.**

v. Martin Damkjer  
Haderslev . Tlf. 21674

## Randers

**Gørup Christensen**

Installationsforretning  
RANDERS  
Houmeden 11 . Tlf. 2115

**Bandagist N. Ditlev**

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

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

## Vejle

**L. P. Hansen**

Farveri - Renseri  
Nørregade 10 - Tlf. 270  
Vejle

**Henrik Koch & Søn**

Akkumulatorfabrik  
Blegbanken 6-8  
Vejle . Tlf. 1241

Husk — vor Slagter er

**H. Kölln**

Slagteri og Pølsefabrik  
Søndergade 13  
Vejle . Tlf. 206

**London Herre-Magasin**

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

**Povl Ravnholt**

Alt Malerarbejde udføres  
Udfører Arbejder for DSB  
Aalborg  
Suensonsgade 8 . Tlf. 9582

**GUNDERSEN**

Slagtermester  
Leverandør til DSB  
Aalborg  
Danmarksgade 54 . Tlf. 4931



## Silhouet XXI.

Han er midt i halvtresserne, og for et par år siden blev han stationsmester. Dermed oprandt den tid, han i 25 år eller måske mere havde set hen til, drømt om, håbet på og ventet efter, ja, han har faktisk, lige siden han blev ekspedient eller overportør, som det dengang hed, levet på tanken om engang at blive stationsmester og få sin egen station. Det har stået for ham som hans livsmål, og alt andet som noget bare midlertidigt, der skulle udfylde tiden, indtil drømmen gik i opfyldelse, og han kunne begynde den tilværelse, han stræbte efter. Han mærkede knap, at tiden gik. Ganske vist så han sine børn vokse op, blive voksne, komme i stillinger eller gifte sig, og når han tænkte sig om, var han også godt klar over, at han ikke selv var helt ung mere, men det var ligesom alt dette ikke rigtigt trængte ind i ham og blev til virkelighed, så han havde nogen følelse af, at det betød noget for ham, det trængte ikke der ind, hvor drømmen og fremtidshåbet levede. — Så skete det, han blev stationsmester i en meget lille stationsby i en ikke særlig afsides men yderst prosaisk egn. Han følte det måske nok som en tilfredsstillelse, men den store lykkefølelse, som han havde ventet, udeblev. Nu da det var alvor, opdagede han, at han på mange måder følte sig bundet dertil, hvor han havde boet en menneskealder. Og for hans kone, som vel nok havde delt drømmen, omend mindre intenst, var det noget nær en katastrofe. Her havde hun født sine børn, levet med dem under deres opvækst og delt deres glæder og bekymringer, her havde hun alle sine venner og bekendte, og hun var bedstemor til to børn, hvad i alverden skulle hun på sine gamle dage i en lille stationsby, hvis eksistens hun aldrig havde anet? — Nu har de været der i snart tre år, og hun er begyndt at falde til og finde sig tilpas, selv om hun længes efter børn og børnebørn og ikke kan forsone sig med komfur. Han, der i begyndelsen følte en hvis tilfredsstillelse ved at være stationsmester, har efterhånden opdaget, at der egentlig ikke er så meget ved det. Indtægterne er ikke større, end da han var afløser, og lidt efter lidt bliver han klar over, at de mange år, hvor drømmen om fremtiden fyldte hans tilværelse, alle hans bedste mandomsår, var den tid, da han skulle have levet i nuet og nydt livet, drømmens opfyldelse havde jo alligevel ikke formået at give ham nogen varig følelse af lykke eller tilfredshed. Han har nærmest en fornemmelse af at være forurettet, han bliver bitter og mærker, at han inden længe er en gammel mand. Han har ikke mere noget fremtidigt at drømme om.

## Jernbane-idræt



### Danmarksmesterskabet i skydning

Søndag d. 19. august afholdtes jernbane-danmarks-mesterskabet i skydning på skydebanerne i Seden ved Odense.

#### Klasse A.

Mesterskabet (vandrepokal, plade og plaquette):

Friis Nielsen, Lunderskov .....	130 + 126 = 256 points	1
nr. 2 i mesterskab Sloth Sørensen Sj. ....	127 + 126 = 253 »	4
nr. 3 i mesterskab, E. G. Sørensen, Ar. ...	130 + 117 = 247 »	3
V. Boldsen, Ar. ....	130 »	2
Jørgen Jensen, Ar. ....	124 »	5

#### Klasse B.

Mesterskab (plade og plaquette):

Iversen-Nielsen, København .....	137 + 143 = 280 points	2
N. C. Frederiksen, København .....	138 + 135 = 273 »	1

L. K. Josefsen, København .....	136 »	3
O. R. Madsen, Fredericia .....	134 »	4
H. Hindahl, København .....	134 »	5
K. A. Spangstoft, Odense .....	133 »	6



Danmarksmesteren i skydning, banebetjent Friis-Nielsen, Lunderskov.



Vinderne af danmarksmesterskabet 1951  
Fredericia, der slog „Storebælt“ Korsør med 4—2.



B. H. Andersen, Aarhus .....		
.....	131 »	7

### Klasse C.

Mesterskab (plade og plaquette):

A. Andersen, Skern .....		
.....	128 + 125 = 253 points	3
O. K. Jensen, Fredericia .....		
.....	129 + 124 = 253 »	2
V. Eskekilde, Assens .....		
.....	130 »	1

### Sejrende hold:

København:

Iversen-Nielsen .....	137 points
N. C. Frederiksen .....	138 »
L. K. Josefsen .....	136 »
H. Hindahl .....	134 »
I. K. Jakobsen .....	130 »

Iversen-Nielsen, København vandt i serie-skydningen med 99 points i 10 skud.

### Dødsfald

Pens. lokofører S. P. Kjær, Århus, 74 år.

Pens. vognpasser J. P. Bang, Kh vognops., 70 år.

Rangermst. O. H. Bruhn, Gb, 60 år.

Pens. pakmst. C. M. Runager, Korsør, 57 år.

Pens. lokofører S. Hvass, Langå, 57 år.

Portør H. Hussing, Århus, 57 år.

Portør J. Møller Nielsen, Ålborg, 56 år.

Stationsforst. T. C. F. Jensen, Tistrup, 56 år.



### DSB ræve.

I foråret blev personalet ved Helgoland remisen glædelig overrasket ved at opdage, at en rævefamilie på to voksne dyr havde slået sig ned på skråningen ved Øresundshospitalet, hvor de havde gravet sig en hule.

En dag kom rævemutter med tre dejlige unger, og nu begyndte lystige dage ved rævehulen. Både de gamle og ungerne tumlede sig af hjertens lyst uden at tage

hensyn til de larmende S-tog, der ustandselig farede forbi.

Som tak for disse for personalet så usædvanlige oplevelser, sørgede man for, at dyrene fik noget spise. Men nu er idyllen slut. Det er dødsensfarligt at komme kørende S-tog for nær. Først fandt man hanræven dræbt af toget. Dernæst blev den ene unge dræbt, og kort efter fandt man den anden unge så hårdt kvæstet, at den måtte aflives. Nu er hulen dækket til, og det er slut med rævefarmen på S-banen.

### Ulykkestilfælde 1951.

En mand strøg en tændstik for at se om hans benzindunk var tom, det var den ikke!

En mand klappede en bulldog for at se om den var skikkelig, det var den ikke!

En mand berørte en elektrisk ledning for at se om den var strømløs, det var den ikke!

En mand forsøgte at smutte foran toget med sin bil på en ubevogtet overskæring,

han nåede det ikke!

En mand standsede sin reklamekampagne for at klare sig for uden, det kunne han ikke!

En jernbanemand prøvede at klare sine udgifter af sin månedsløn, det kunne han ikke!

-høj.

### Svensk læseøvelse.

För många år sedan fanns i Hälsingborg en tågästare M., känd blandt sektionens personal under namnet »Pilleröd«.

En dag hade M. tillsammans med brodern, som också var järnvägsman, varit över i Köpenhamn. På återresan mot Hälsingborg stannade tåget på en plats och den danske konduktören ropade: Hille-röd!

— Har du sett på sjutton! Danskarne känner dej och vet att du är med på toget, sa brodern.

Det påstås att bröderna efter den dagen icke gjorde någon mer gemensamhetsresa till Kongens By.

### Uniformer.

— Undskyld, er det toget fra Korsør, der kommer ind nu?

— Sig mig, kender De ikke en dansk søofficer

— Jo, men jeg anede ikke, at man ikke må stille Dem spørgsmål!

— Nåh — jeg troede De forvekslede

mig med en jernbanefunktionær, det var det, der sårede mig. Vi er nemlig tit ude for at blive antaget for jernbanemænd, biografkontrolører og jeg ved ikke hvad.

— Nej, det kan jeg skam godt forstå, men det var der slet ikke tale om i dette tilfælde. Jeg kunne skam godt se, at De kun var søofficer!

### En dyr avis.

En ministeriel ekspeditionssekretær, der var med formiddagsekspresen til Kalundborg, ville i Holbæk købe en avis. Da han forsøgte at trække kuperuden ned, gik denne i stykker, hvorover han blev helt vild og sparkede til ruden så skårene gnedede ned over avissælgeren, der tillige pådrog sig et chock. Ved retten blev hidsig-heden takseret til en bøde på 50 kr., 200 kr. til DSB, 21 kr. til avissælgeren og 40 kr. til banegårdskiosken.

### Central 1701.

— Jeg vil gerne spørge, hvornår der går tog til Roskilde?

— Der går ingen tog til Roskilde, svarede stemmen trist, slet ingen tog!

— De må have misforstået mig, jeg spurgte om hvornår der gik tog til Roskilde.

— Jo, svarede telefonen, hvor stemmen tydelig nok var på grådens rand, det hørte jeg nok. Der går ingen tog til Roskilde — det er sørgeligt nok, men så vidt er det kommet.

— Hvordan kan det være?

— Jo, ser De, nu har vi i årevis sendt tog til Roskilde. Dag ud og dag ind har vi sendt tog til Roskilde. Godstog og bumletog, iltog og lyntog — alle slags tog har vi sendt til Roskilde, og hvad gør de så dernede i Roskilde? De sender dem tilbage igen, lige så hurtigt, vi sender dem ud, så nu har vi opgivet det hele. De må rejse et andet sted hen — men prøv at tale med 1701 om det, for det er ikke her!

### Gælder det briller!

gå da altid til

**SPECIAL-OPTIKER**

### Knud Ibsen

Langgade 26

Nykøbing Falster . Tlf. 513

### Chr. A. Schmidt

Snedkermester - Møbelarkitekt  
Eget Værksted og Tegnestue  
Specialværksted for finere  
Møbler.

Aabyhøj . Kærvej 9 . Tlf. 1151



## Storgaard & Søn

Entreprenører

**UDFØRER ARBEJDER FOR DSB**

Gallemarksvej 31  
NÆSTVED - Tlf. 1001-1613



Aut. VOLVO-  
Forhandler  
paa Fyn,  
Langeland,  
Taasinge og  
Ærø.

VOLVO Diesel Omnibusser  
VOLVO Diesel- og Benzin-Busser  
VOLVO Personautomobiler  
VOLVO Traktorer

**A. J. D I D E R I K S E N**

Vesterbro 33, Odense.

Telefon Odense 5901-679.

## FRITZ G. EISENSØE

Murermester & Entreprenør

*Udfører Arbejder for DSB*

Troels Lundsvej 28 . Tlf. Damsø 22 og 3196  
KØBENHAVN F.

Aut. Gas- og Vandmester  
Blikkenslager - Centralvarme  
Kosangas Depot  
Udfører Arbejder for DSB

*Aksel Petersen*

Stationsvejen, Stenstrup . Tlf. 33

## KIRKEBY MALERFORRETNING

v/ J. Aage Knudsen

*Udfører Arbejder for DSB*

**KIRKEBY PR. STENSTRUP**  
Tlf. Stenstrup 177

## Vald. Petersen & Sønner

Aut. Gas- og Vandmester - Blikkenslager - Sanitetsanlæg  
Centralvarme

UDFØRER ARBEJDER FOR DSB

**Svendborg, Frederiksgade 15 A . Tlf. 156 - 1756 - 2756**

## Alfred Lundsgaard

MALERMESTER OG DEKORATØR

Udfører Arbejder for DSB

**STATIONSVEJ, STENSTRUP**  
Tlf. 329

Excellent

# KONTO

for fastansatte

Som en ekstra service har vi besluttet os til at indføre konto-system for alle fastansatte. Det gælder både for vort speciale: konfektion efter mål — og for vort store udvalg i færdig konfektion. — Rimelige priser, lette betalingsvilkår.

**Fredag åbent til kl. 20.**

SPECIAL-TILBUD

Et lille parti originale svenske »RAINTEX« trench-coat, som tegning, i beige og marineblå, med garanti for krympning og farveægtighed. Den rigtige facon og kvalitet.



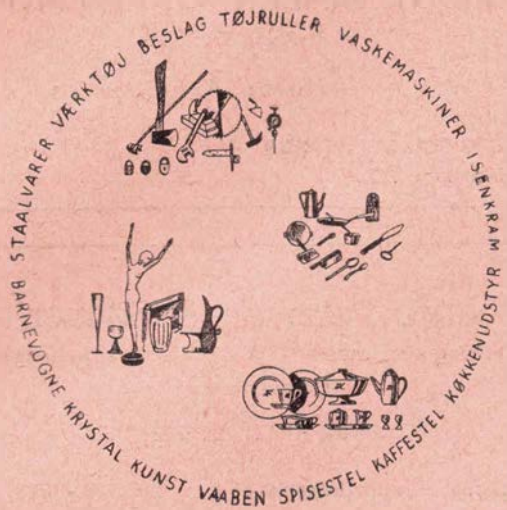
Excellent

**E. PETERSEN**

Den høje stue

**Frederiksborggade 5, København K - Tlf. BY. 5456**





**C. KAALUND**

TH. HALVORSENS EFTF.

**RUDKØBING**

**TLF. 20 - 345**

**RUDKØBING**

HAVNEGADE 8

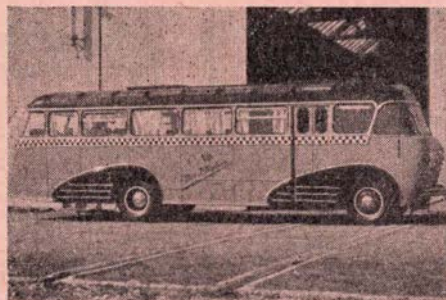
TELEFON 130

**LYS - KRAFT - VARME**

*Udfører Arbejder  
for Langelandsbanen.*

**J. Egemose & N. P. Sørensen**

Aut. Elektroinstallatører



Turistbus klar til at forlade Fabriken.

AKTIESELSKABET

**Smith, Mygind & Hüttemeier**

KAROSSERIFABRIK

*Leverandør til DSB*

*Svendborg*