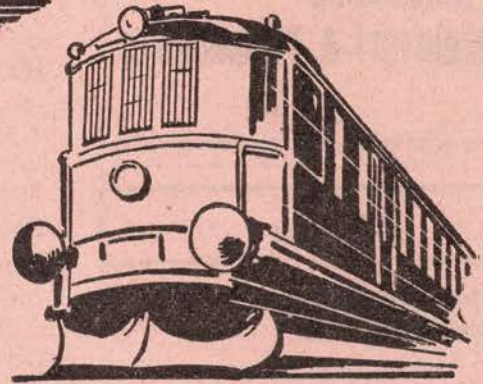
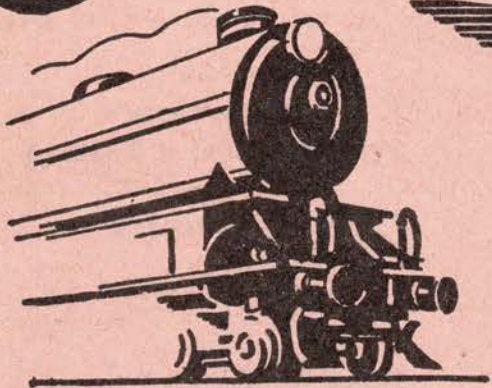


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

8. årgang nr. 11

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

November 1951

INDHOLD:

Månedens emner	Side 225
Rundspørgen	« 226
Klageprotokollen	« 227
Danske jernbanestationer, nr. 45 ..	« 227
Månedens interview	« 229
Mens vi venter på tog	« 231
Fjederspiger	« 233
Nordvestfynske jernbane 40 år..	« 235
D. E. F. A.	« 236
Privatbane nyt	« 239
Månedets magasinet	« 241
Ud og ind	« 244
»Hunden på«	« 244

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



Akvasan

En slankende drik De nyder,
en drik De ej fortryder!

STEINMETZ & CO. A/S

Vester 81 94 MINERALVANDSFABRIK Vester 81 94
CARIT ETLARSVEJ 10 KØBENHAVN V.

Ringkøbing

Ringkøbing
Uldspinderi & Tæppefabrik

Tarm

Hans Sørensens
Maskinfabrik

Centralvarme - Komfurer -
Beholdere af enhver Art
Tarm — Tlf. 114

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Hobro

Kai Odgaard & Søn

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

Chr. Christensen & Søn

Tømrer & Snedkermester
Udfører Arbejder for DSB
Hobro . Adelgade 71 . Tlf. 103

Aalborg

Povl Ravnholt

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

GUNDERSEN

Slagtermester
Leverandør til DSB
Aalborg
Danmarksgade 54 . Tlf. 4931

Ikast Vulkaniseringsanstalt

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

Aarhus

Trøjborg Møbelpolstring

Tlf. 13568 — Poul Hansen
Aarhus . Herluf Trollesgade 30
Dagligstuer og Ottomaner,
Lænestole og Tæpper sælges.
Reparationer udføres.

Harry Børresen

Tømremester
Eget Maskinsnedkeri
Bygningsarbejde - Spec.
Forsatsvinduer - Inventararbejde
Aarhus . Staghøjvej 19 . Tlf. Hasle 491

Fragtmandscentralens
Restaurant, Aarhus

anbefales. — Tlf. 9265
Karen Mortensen.

K. C. Sørensen

Blikkenslager . Aut. Vand- &
Gasmester.
Vand . Gas . Sanitet . Skifferdækning
Aarhus . Værksted: Viborgvej 164
Tlf. Aabyhøj 723

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

Bernh. Petersens Eftf.

Garmester
Ryesgade - Aarhus - Ryesgade

Lemvig

Akkumulatorfabriken

Carl W. Høegsberg
Lemvig . Tlf. 664

Viggo Madsen

Urmager og Guldsmed
Guld - Sølv - Optik
Lemvig - Tlf. 488

Thisted

Henry Bak

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Thisted . Byvangen . Tlf. 1164

Aktieselskabet

J. D. Koopmann's
Svineslagteri i Thisted

Tobaks Centralen

Lydia Madsen
Tobak - Vin - Cigarer
Thisted - Over for Rutebilstationen

Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-
og Gasmester
Udfører Arbejder for DSB
Thisted - Storegade 6 - Tlf. 772

Hurup

H. Villemoes

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for DSB
Hurup, Thy . Tlf. 271

E. Strangholt

Blikkenslager - Aut. Vand- og
Gasmester
Udfører Arbejder for DSB
Hurup - Tlf. 153
Forhandler af Kosangas

Sydthy
Andels-Svineslagteri

Hurup - Tlf. 171

Nyborg

Bent's Cykleforretning

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

KØDKONTANTEN

Tlf. Nyborg 821

MALERFORRETNING

Ring til Næstved 1937 y

Månedens emner...

La.

Der var i sin tid en bestemmelse om, at der mellem to stationer kun måtte være een hastighedsnedsættelse, men denne bestemmelse gælder åbenbart ikke mere. Ser man i La for 1. distrikt 43. uge finder man på strækningen Glostrup—Vigerslev mellem km 12,2 og 5,8 ikke mindre end 6 (seks) hastighedsnedsættelse til skiftevis 80 og 60 km. Dette er jo fuldstændig blotet for sund fornuft, hvad enhver der har det ringeste kendskab til togkørsel, må kunne sige sig selv. Det bevirker ganske simpelt, at kørehastigheden over hele strækningen bliver 60 km, så hvorfor gøre det så indviklet? Er det bare for, at den eller de, der skal skrive det, kan få mere ud af det, eller er det manglende forstand?

For dem, der skal køre tog, er det godt at have La, men når der, som tilfældet har været i de sidste måneder, for en så kort strækning, som mellem Valby og Glostrup (ca. 8 km) er op til 16 løbe nr. nedsættelser og andre bestemmelser, ville det være bedre, om vi ikke havde fået indført La.

l.

Lapperier.

Mange af vore baner trænger til en virkelig sporombygning med nye skinner, nye sveller og ny ballast, og hist og her bliver der også gjort noget for at forbedre sporene. Der bliver foretaget ballastrensning og tilført ny stenballast nogle steder, andre steder bliver der lagt nye sveller og nye skinner, enkelte steder bliver det helt fornyet på een gang. Men det er overalt kun ganske korte strækninger, der bliver sat i stand, nogle få km eller nogle hundrede m her og der, altsammen lapperier, der vel nok hjælper til at holde banerne i farbar stand, men som i det lange løb vil føre til, at der ikke bliver en eneste længere strækning, som er helt i orden. Inden man bliver helt færdig med en bane, er de stumper spor, som først blev lagt om, tjenlige til en ny ombygning.

Systemet kan måske være hensigtsmæssigt set fra et beskæftigelsesstandpunkt, og hvis det gælder om at lukke munden på

alle de baneingeniører og overbanemestre, der råber på materiel og penge, kan det måske være praktisk at stikke lidt ud til hver og love mere, istedet for rationelt at begynde fra en ende af og ombygge en længere strækning ad gangen. Men en bane med et ordentligt og ensartet spor får vi aldrig mere.

d.

Usynlige lyssignaler.

Ligesom nu de fleste hovedbaner er blevet forsynet med daglys-fremskudt-signaler, er det hensigten efterhånden at erstatte alle armsignaler for ind- og gennemkørsel, togveje og udkørsel med lyssignaler. Det skal være bedre, menes der, hvilket formodentlig vil sige, at man anser lyssignalerne for at være mere driftssikre og lettere at opfatte, for det må jo være formålet med alle signaler, at de skal være pålidelige og uden vanskelighed kunne opfattes af dem, de har betydning for.

Det er sikkert også rigtigt, at lyssignaler er de bedste, det vil sige, de kunne være det, men de er det ikke så nær altid, hvad så end grunden dertil kan være. Men forholdet er det, at mens nogle lyssignaler fremtræder så klart og tydeligt, at man praktisk talt ikke kan undgå at se dem, enten man ser efter dem eller ikke, så er der næsten lige så mange, der er så svage og utydelige, at man kun med største besvær kan få øje på dem, og mellem disse to yderligheder er alle grader af tydelighed repræsenteret.

Det er ret uforståeligt, hvad der kan være grunden til disse næsten usynlige lyssignaler. Da det må antages, at der overalt anvendes samme spænding og samme

lampestørrelser, skulle alle signaler fremtræde med samme tydelighed, og når de ikke gør det, må der være noget galt. Dette, at lyset kun kastes kraftigt i en ganske bestemt retning, kan ikke være årsagen, for så ville de på en eller anden afstand fremtræde tydeligt for et sig nærmende tog, og det gør de ikke. Og at stationerne undlader at stille om til dagstyrke om dagen og i usigtbart vejr, hvilket er meget almindeligt, kan heller ikke gøre det, for forskellen er lige så stor i mørke, med mindre der kan stilles ned til en lysstyrke, der svarer til usynlighed, og kan der det, bør dette ændres. Noget andet er, om snavsede glas kan være årsagen, og at det er uoverkommeligt med passende mellemrum at rense dem. Men vore teknikere måtte vel kunne finde årsagen og rette det, hvis viljen dertil var tilstede. Stationerne er jo almindeligvis fuldstændig uforstående overfor det, at signalerne skal kunne ses, og der udvises ofte en til forbrydelse grænsende ligegyldighed i så henseende.

Lkf.

Jernbaneliv og personlighed.

Hvilken jernbanemand har så god en hukommelse, at han altid kan handle rigtigt? Ingen! Men man ved jo så, at man kan finde den rette handlemåde i ordrer og bestemmelser. Har man nu altid tid til det? Nej! Der må altså være noget, der hedder at handle efter konduite; det er klart, for publikum skal ekspederes, togene skulle gerne være rettidige, og meget arbejde tåler ikke at udsættes. Man kunne spørge om disse betingelser nu også anerkendes af administrationen. Det gør de desværre ikke. Har man lavet noget galt, skal man nok blive draget til ansvar og modtage alvorlig påtale. Sådan har forholdet mellem administration og personale altid været. Det synes at være noget klippefast, som ikke kan ændres.

Det er jo en gammeldags indstilling at tro, at knaldepiskan stadig skal lyde, for at personalet ikke skal falde i søvn eller forfalde i slendrian. En mere moderne indstilling ville gå ud på at anerkende den menneskelige fejlbarlighed og appellere til

Aktieselskabet

Aarhus Privatbank

✱

Aarhus
Hovedkontor

København
Nygade 1

det gode i os og give påtalerne et skær af venlig henstilling. Med venlighed kan man opnå mere end med strenghed.

Var det ikke også en sund tanke, at vi alle folte os som medarbejdere i stedet for at have det store svælg, der synes at være mellem personalet i administrationen og personalet ude i mærken. Skulle DSB ikke modernisere på dette område også?

Vi kender vore arbejdsvilkår, og vil man ikke ende som nervøst vrang i bitterhed og frygt, så må man lære at sno sig, lære at skabe sig personlighed som modvægt. Det kan ikke nytte noget, man hænger sig for meget i retfærdighed, sund fornuft og logik. Ej heller må man vente, at andre kan se det gyldige i en undskyldning. For vor egen sjælefreds skyld og for vort helbreds skyld og af hensyn til vore nærmeste medarbejdere må vi lære at skelne mellem, hvad vi skal tage højtideligt, og hvad vi kan lade gå hen over hovedet på os. Man må sno sig og alligevel have samvittigheden i orden. Man kommer af og til til at

tænke på, om d'herrer derinde på kontorerne mon er klare over, at det tryk, de lægger på os ved kravene om ufejlbarlighed, kan skabe et farligt modtryk.

For at få arbejdsro, kan man fristes til at skrive på en sag lige netop det, der ønskes. Dermed sigtes ikke til falske forklaringer, som er bevidste. Men ubevidst skriver man det, som er banket ind i os som god ånd og tone. Så følger bagefter en lille kamp for at frelse personligheden, som for en stund måtte ligge død. Man kan nemt som jernbanemand blive noget i retning af lønslave, og der er fare for at man kan blive krybende, frygtsom og nervøs. Ubehagelig som arbejdsfælle og utiltalende overfor publikum. Personlighed må der til, og den må man kæmpe sig til og se at lære. Ellers bliver trykket fra oven for stærkt, arbejdsstedet ulideligt og publikum utilfredse. For togene skal stadig køre, trods det vi modarbejdes i nogen grad af hinanden. —

Optimist på trods.

fremtiden, jeg tænker her på stationstjeneste — togtjeneste eller ekspedient?

— Nej, ærlig talt, det har jeg ikke. For det første er jeg glad for at være her på stationen, og for det andet, så kommer det meget an på forholdene i fremtiden — jeg tænker her nærmest på boligforholdene. Nu har jeg været så heldig at leje 2 værelser her i Holbæk og skal jeg så forflyttes til en anden by, dersom jeg vil vælge noget af det, du nævned, og måske boligforholdene er de samme som nu, så kan jeg begynde forfra med at søge lejlighed. Hvad angår togtjenesten kan jeg ikke lide at være borte fra mit hjem, jeg holder meget af at have min fritid hjemme. Men husk nu på, jeg er så ung endnu, så meget kan jo forandre sig.

— Nå — så vil du altså helst blive her i Holbæk?

— Ja, såfremt jeg kan få lov til det, så vil jeg helst være her, jeg er som sagt glad for at være her på stationen.

— Kunne du tænke dig at blive stationsbetjent her?

— Ja, det kunne jeg godt, men — uha — det ligger jo langt ude i fremtiden, men når den tid engang kommer, kunne jeg godt tænke mig det, men meget kan jo være forandret til den tid.

— Går du til forbundets studiekreds?

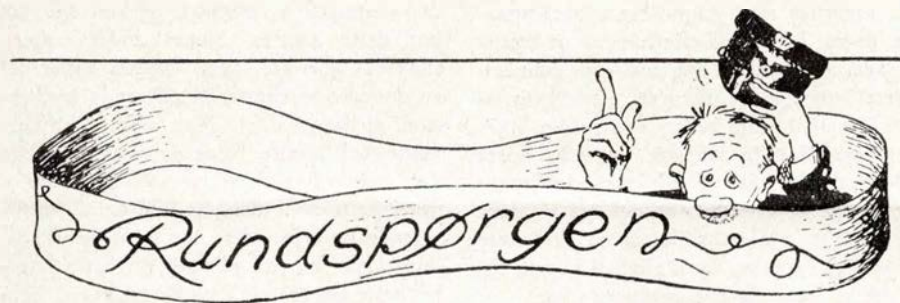
— Nej, det gør jeg ikke, for vi har ikke nogen studiekreds her i Holbæk. Såfremt der havde været en sådan, ville det have været mig en stor glæde at deltage deri.

— Interesserer du dig for tillidsmandsarbejde, som f. eks. gruppeformand el. lign.?

— Ja, måske just ikke som gruppeformand, — men dersom jeg havde lært noget mere om forbundets arbejde. Jeg har jo kun studeret lovene endnu og talt med kammeraterne om det, men såfremt der var en studiekreds her i Holbæk, ville jeg med det samme melde mig, jeg ville meget gerne lære noget mere så man havde noget at holde sig til i det praktiske arbejde.

Her er altså en af de unge, som er glad for sit arbejde, og som også gerne vil lære noget mere. Vi håber, at han med tiden må få lært alt det som han stræber efter, og så lade sine erfaringer komme ham selv og hans kammerater til gode.

»Harald«



Erling Hansen er antaget som stationsarbejder i Holbæk, og vi har henvendt os til ham, som den første i denne rundspørge.

— Hvor længe har du været antaget?

— I fire måneder, her i Holbæk.

— Hvor gammel er du, og er du gift?

— Jeg er 23 år og er gift og har en lille pige.

— Hvor meget får du i løn?

— Jeg får ca. 580 kr. om måneden, og de eneste sportler jeg har er ca. 20 kr. om måneden i natpenge.

— Hvordan fandt du på, at søge ind til DSB?

— Jo — jeg ville gerne have en fast stilling, og så havde jeg lyst og interesse for jernbane. Når man bor i provinsen, så er det jo altid spændende for en dreng — eller ungt menneske — at se på toget og følge dets ekspedition på stationen, så det har haft min interesse lige fra drengsårene.

— Hvad lavede du inden du kom til DSB?

— Jeg var teglværksarbejder på Knabstrup teglværk i fire år, og så var jeg sol-

dat i 1½ år, jeg var ved livgarden og lå i Sandholmlejren.

— Søgte du ikke nogen anden etat end jernbanen?

— Jo, jeg søgte politiet, men der var ca. fire års ventetid, og det var godt det samme, for jeg ville helst til jernbanen.

— Er du så ellers tilfreds, eller er dine forhåbninger slået fejl?

— Nej, jeg er glad for mit arbejde — og jeg er ualmindelig godt tilfreds her på stationen. Her er gode kammerater, som har hjulpet mig fra den allerførste dag — og så er det jo nogle flinke overordnede vi har her i Holbæk, jeg tror ikke de kan have det bedre på andre stationer.

— Går du så i fast tur, sammen med de øvrige?

— Nu må du jo huske på, at jeg er så ung i tjenesten endnu, så jeg kan vel ikke vente at komme i fast tur endnu og det gælder jo også om at prøve de forskellige arbejder. Til at begynde gik jeg i tur på varehuset, og så har jeg siden været til indøvelse på pladsen, og nu må jeg så tage tjeneste, hvor der mangler en mand.

— Har du så tænkt over, hvad du vil i

Gælder det briller!

gå da altid til

SPECIAL-OPTIKER

Knud Ibsen

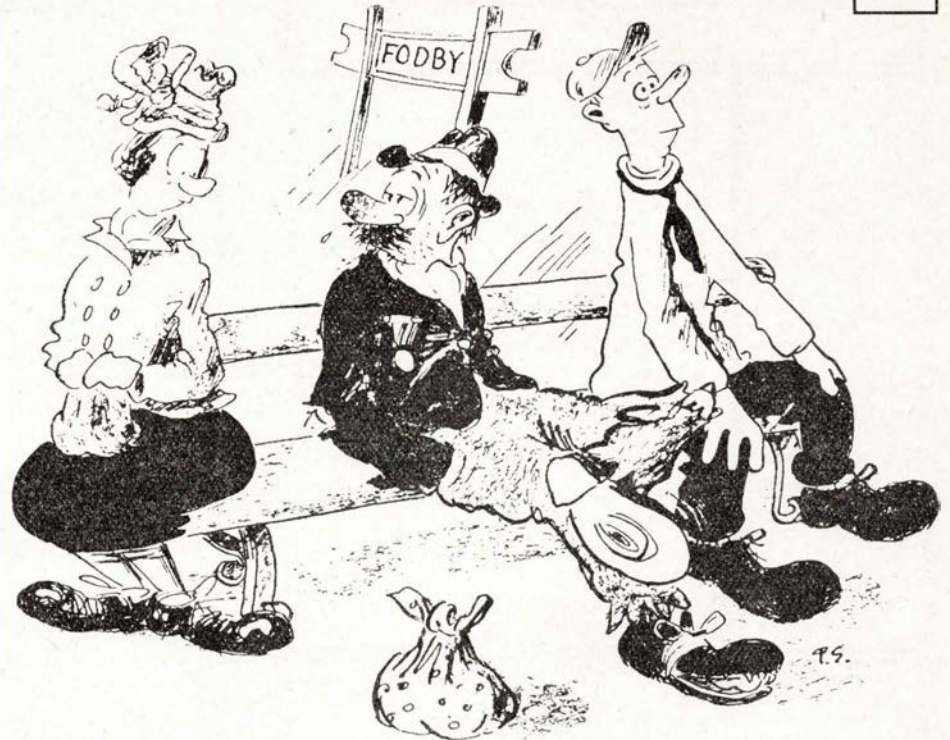
Langgade 26

Nykøbing Falster · Tlf. 513



— der klages over

- at der på finansloven kun er afsat 200.000 kr. til banegårdsflytningen i Skive i det kommende år, når hele arbejdet er anslået til godt 14 mill. kr.
- at kioskerne på S-banestationerne lykkes for tidligt om aftenen.
- at det tager 17 — skriver sytten — timer at rejse fra Nykøbing F. til Skive, når der benyttes lyntog ca. en fjerdedel og hurtigtog ca. fem ottendedele af vejen.
- at ingen forretning, der ønsker at gå rentabelt, tør vove at kræve forudbestillingsgebyr som DSB gør det til lyntogene.
- at Gribskovbanen kun kører godstog tre dage om ugen.
- at en kuffert fra Nykøbing F. koster 2 kr. i indskrivningsgebyr, men når samme kuffert med samme indhold sendes fra Skive koster den 4 kr.



- at en rejsende, der benyttede hurtigtog Roskilde—København blev afkrævet hurtigtogstillæg, fordi han havde billet til Charlottenlund, havde han kun haft billet til Hellerup så kostede det ikke noget. — Hvor vil man dog forlange, at de rejsende skal kunne forstå sådan noget?
- at man har inddraget den tidlige morgenfærgе Helsingør—Hålsingborg.
- at en rejsende fra Lunderskov til Åbenrå måtte afvente krydsning i Sommersted, tyve minutter for overhaling i Vojens og påny krydsning i Hovslund.
- at rejsende fra Sønderjylland, der ønsker at benytte lyntog til Randers og videre nordpå må bestille lyntogsbillet til tre forskellige lyntog.

- at DSB tager 6 øre pr. kilo i fragt for den halm, der sendes fra syddjylland til nordjylland, og som syddjyske landmænd kun får 5 øre pr. kilo for.
- at en mand på Padborg station med tre stjerner på skulderen ikke kunne tale fransk.
- at vejblinksignaler, der er i uorden og ikke virker, ikke forsynes med kendetegn på, at signalet ikke virker.
- at nordbanetogenes personale ikke kender en station, der hedder Brøde Skov, og når stationen endelig findes er der ingen tog, der standser der hele aftenen.
- at man endnu ikke, mere end 25 år efter jordarbejdets fuldførelse, har lagt dobbeltspor på strækningen Bramminge—Brørup, en strækning på kun 22 km.

**Abonnement på
JERNBANE-BLADET
kun 4 kr. årligt**

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

**H. KLOSTER
FREDERICIA**
Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028



Nyhavns Færgetro
Nyhavn 5 ☒ Telefon Palæ 6251

Københavns bedste spisestea
☒
Musik og dans i krostuen



Blikkenslagerarbejde - Isolering
Kleinsmedarbejde - Udf. Arb. for DSB

1/3 Ingeniørforretningen

ODIIN

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

Alt for herrerne

- UNIFORMER
- HABITTER
- JAKKER
- BENKLÆDER
- KNICKERS
- COTTON-COATS (også damer)
- GABARDINE-FRAKKER
- MELLEM- OG VINTERFRAKKER
- VINDTØJ

Rimelige priser
og gerne salg på
KONTO

Alt indenfor moderne herrekonfektion
er samlet på eet sted hos os! — Såvel
færdig som efter mål.

Excellent

E. PETERSEN

— den høje stue

Frederiksborggade 5 . København K . Telefon BY 5456

Husk

Thingvad's delikate Smørrebrød

V. Farimagsgade 4 E - Tlf. C. 8494

I. B. Schilder

SKRÆDDERETABLISSEMENT

Uniformer

Nørregade 7 København K Tlf. C. 2058

Jac. Brochorst

Arrangeringsbureau for Teater og Cabaret

Frederiksberg Allé 36 — København V
Tlf. Vester 7645

R. 2735

Philip W. Heyman &

København Ø . Strandboulevard 30 . C. 13646

L. Paulsen & Co.

København K. - Fredericiagade 19 - C. 703

M. & L. Thorengaard

Krydsfinér . Møbelplader . Træ . Finér . Isoleringsplader

KØBENHAVN:
C. 4595 - 4479

AARHUS:
Tlf. 4725 - 12239

G. V. Frydenlund & Søn

G. V. Harnisch

METALVAREFABRIK

Nygaardsvej 12

Tlf. Ryvang 133-6333

Fensen & Olsen

Holbæk . Telf. 365

— *alt elektrisk*

C. Hjort & Co.

Strandlodsvej 48

Central 7043

Månedens interview

ved Harald



Vi snakker lidt om opfindelser

I det sidste nr. af »Vingehjulet« ser man, at personalet har været flinke til at sende forslag ind både om besparelser og forenkling. Deraf ser man, at mange spekulerer på, om muligt at forbedre det bestående. Alt dette er dog noget, der har eksisteret i mange år, det er ikke noget nyt, at personalet søger efter opfindelser. Efter Vigerslev ulykken for 32 år siden, var der en mand, der konstruerede et signalsystem, der skulle bevirke, at jernbaneulykker kunne undgås. Denne mand er nu ansat i DSB's maskinsnedkeri, og da det fornylig i dagspressen blev omtalt, at han havde opfundet en *tipsmaskine*, er det naturligt, at »Jernbane-Bladets« læsere får lidt at vide om nogle opfindelser som han havde gjort.

Jeg traf hvkr. A. C. Johansen, i maskinsnedkeriet på centralværkstedet, godsbanegården, og kom straks i snak med ham, om alle hans forskelligede ideer. Men Johansen er en forsigtig mand, han sagde til mig: »Du må hellere tale med Danielen først, det er vores formand her på værkstedet«. Her fik jeg så at vide, at Johansen er en stille og solid arbejder, der passer sin maskine, et *sinkefræseapparat*, som han selv har konstrueret. Som det er gået med mange andre opfindere — fortsætter Danielen — så har Johansen ikke tjent guld på sine opfindelser, men jeg har kun godt at sige om Johansen, vi har arbejdet sammen her i værkstedet i ca. 30 år. — Nå, men jeg går så over til Johansen og vi begynder vor samtale.

— Hvad var din første opfindelse — Johansen?

— Det var i 1919, lige efter Vigerslevulykken, da konstruerede jeg et nyt signalsystem for jernbanerne. Jeg viste det til daværende folketingsmand, senere trafikminister Friis-Skotte, der synes at mit forslag var glimrende, og han satte mig så i forbindelse med signalinspektør Elver og maskinchef Floor. Elver sagde, at man havde modtaget 50 forslag med samme formål efter ulykken, men at mit var det eneste anvendelige. Dog turde han ikke anbefale dets indførelse, for som han sagde, selv med det bedste system kan en ulykke ske, og så har vi hele ansvaret, hvis vi ik-



DSB-håndværker A. C. Johansen

ke har vort sikkerhedssystem fra anerkendte fabriker. Han bad om tilladelse til at lade sin ven professor Hannover se mine tegninger til det nye system. Professor Hannover fandt det usædvanlig godt, og skaffede mig en præmie på 400 kr., eller et legat var det måske. Maskinchef Floor spurgte mig om jeg kunne tænke mig at blive ansat på centralværkstedet, og det ville jeg gerne — og så har jeg været her siden.

— Må vi få lidt at vide om dine opfindelser?

— Ja, det mest opsigtsvækkende apparat jeg konstruerede er det *sinkefræseapparat*, som du ser der. Det er et apparat, der laver, ja, for bedre at forstå det, så laver det tapper og huller til sidestykker, der samles til skabe og skuffer. Da det var gennemprøvet fik jeg en *ducør* fra generaldirektoratet på 200 kr. Værkstedschef Olsen bemærkede ved denne lejlighed, for at jeg kunne forstå beløbet størrelse, at *taksten for afværgelse af en stor jernbaneulykke, havde vist sig at være 50 kr.*

— Men der er da meget andet end denne maskine?

— Ja, teknikken var noget forældet her dengang. To kolleger Nielsen, der desværre døde tidligt, og Pryhn, der nylig er pensioneret, efter i mange år at have været partifører i maskinsnedkeriet, var alle-

rede i gang med at søge at modernisere. Vi hjalp så hinanden med den egentlig taknemmelige opgave, men mødte megen modstand hos de daværende værk mestre, der hyldede den teori, at blot ikke håndværkerne tjente for meget, var arbejdet ikke for dyrt. Pryhn, der ligesom jeg, var lidt opfindsom, konstruerede et styrestativ, til at sætte på fræsemaskinernes bord. Dette apparat var usædvanligt godt gennemtænkt, og har dannet grundlag for meget forskelligt arbejde, som jeg efterhånden kom ind på at udføre på fræsemaskinen. Det som vakte mest opsigt var vel nok udførsninger for diagonalskinnerne i de tykke klædningsbrætter i godsvognene. Man havde, før vi kom, gjort mange kostbare forgæves forsøg på at løse dette problem.

— Nu læste vi jo nylig i dagspressen, at du havde konstrueret en *tipsmaskine*, hvad er så det for noget?

— Ja, se efterhånden så ændredes forholdene her på værkstedet. Der kom en værk mester, der selv var fremskridtsvenlig, og han havde evne til selv at få sat system i arbejdet, så nu kunne jeg vende mine mekaniske spekulationer andre steder hen. Da *tipstjenesten* var startet, så jeg i bladene, at man havde 150 mennesker beskæftiget 2—3 dage om ugen til at sortere kuponerne, for at finde de rigtige kuponer og at dette kostede over en halv mill. kr. om året. Jeg fandt ud af, hvordan man kunne lave en maskine, der kunne udføre dette arbejde med to mands betjening, og på en måde så man kan have resultaterne, — altså vide hvor mange gevinster der er, — to timer efter at kampresultaterne foreligger. Direktør Halvorsen var stærkt interesseret, men som ikke tekniker turde han ikke bestille en sådan maskine før han så den gennemprøvet. Firmaer, som jeg kom i forbindelse med, turde ikke bygge maskinen, uden sikkerhed for, at *tipstjenesten* tager den når den er færdig. Den højeste sprogkundskab siger god for den. En gang i sommer kom jeg til at tænke på, om ikke man kunne få maskinen bygget her på statsbanernes centralværksted. Jeg skrev til både trafikministeren og finansministeren, og foreslog at lade deres embedsmænd konferere

Helsingør

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri

Hamlet Maskinsnedkeri

J. Overgaard Christensen
Helsingør . Tlf. 1818

Skjold Backe

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Helsingør . Læsøvej 32
Tlf. 189

Malernes Andelsselskab

Forretningsf. K. Ø. Bertelsen
Helsingør . Ægirsvej 4 A
Tlf. 155 u

Kronborg Flødeis

Helsingør

Garderobe daglig og fest
farves og renses bedst

i »Farvergaarden«

Helsingør . Olaiegade 20
Tlf. 1795

H. M. Hansen

DSB-Vognmand
Gods hentes og bringes.
Helsingør . P. Frandsensstræde 4
Tlf. 728

Tilskærernes Aktieselskab

Stengade 37
Helsingør . Tlf. 1562

Helsingør

K. F. Marstrands Eftf.

Spedition - Klarering
Helsingør, Strandg. 69-71, Tlf. 1 og 27

Aktieselskabet

C. Stürup & Co.s Eft.

Trælast og Bygningsartikler
Helsingør . Tlf. 49 - 95

Farver og Tapeter

bedst fra Aage Peter
Helsingør, Bjerggade 10, Tlf. 322

Hillerød

Hillerød Andelsslagteri

A. m. b. A.

HANS HVIID

Maskinfabrik og Kedelsmedie
Leverandør til DSB
Hillerød . Tlf. 103

Povl Christiansen

Tømmerhandel
Carlsbergvej
Hillerød . Tlf. 59 - 2058

Rich. Nielsen

Gummivognfabriken
Ndr. Jernbanevej 11
Hillerød . Tlf. 1453

NORDSTEN

Landbrugsmaskiner - Støbegods
Hillerød
Telf. 2 - 1002

Auto Luxe

Biludlejning — Dag og Nat
Gunner Jacobsen
Hillerød . Tlf. 1430

Hillerød Liggistemagasin

L. P. Rasmussen
Hillerød . Slotsgade 43
Tlf. 6 - 805

Holbæk

Holbæk Tærskværker Halmresser

Aktieselskabet

Holbæk Maskinfabrik

Tlf. 195 (flere Linier)

Arbejdernes

Brændselsforretning $\frac{1}{2}$

Holbæk . Tlf. 806

Holbæk Tømmerhandel $\frac{1}{2}$

Carl Petersen

Korsør

TH. RASMUSENS SØNNER

Kul . Koks

Korn . Foderstoffer

Korsør - Tlf. 50 og 70

Reserveret

Tlf. 2217

om sagen. Brevet til trafikministeren lod jeg gå den tjenstlige vej, begyndende med værkmesteren her, og brevet til finansministeren sendte jeg til tipstjenestens direktør, hr. Halvorsen, og bad ham sende det den rigtige vej, efter at det havde passeret tipstjenestens bestyrelse. Jeg fik venlig svar fra trafikministeren og generaldirektøren, men de mente begge, at der var principielle vanskeligheder ved et sådant arrangement. Jeg forelagde det for værkmester Mamsen, som synes ideen var god, men da vort elektriske værksted var overlæst med arbejde, kunne jeg ikke være tjent med at have maskinen liggende her og vente.

— Hvad vil du nu gøre ved denne sag, Johansen?

— Det som jeg i øjeblikket mest ønsker, er, at få optaget, i så mange blade som muligt, en protest mod at ansætte en fast statskontrolant ved tipstjenesten. En sådan bliver overflødig når maskinen kommer. Man risikerer nemlig, hvis han kom-

mer først, at han får magt og lyst til at droppe maskinen, der vil overflødiggøre ham. Jeg ville ønske, at så mange som muligt af tipperne ville skrive til tipstjenesten og kræve denne maskine anskaffet for at kunne føle sig trygge med hensyn til deres eventuelle gevinster.

— Til slut et spørgsmål, som mange har bedt mig om at stille dig — kan du ikke lave en maskine der kan lave 12 rigtige?

— Ja — nu er du jo morsom — næh — det er der vist ingen der kan.

Den omtalte maskine var beskrevet i alle enkeltheder i et søndagsnummer af et af vore dagblade. Forskellige sagkyndige sagde god for denne maskine, bl. a. hr. ingeniør dr. phil. F. Schlegel — professor J. Oskar Nielsen fra Danmarks tekniske højskole og flere andre. Men det største problem er at skaffe midlerne til at fremstille den første maskine og beløbet, der skal bruges ligger et sted mellem 100.000 og 200.000 kr.

Harald.

Efter at have læst ovenstående, stod det mig klart, at flere med mig sikkert vil savne oplysning om, hvori Johansens nu 30 år gamle opfindelse bestod. Jeg satte mig derfor i forbindelse med Johansen, og fik straks en beskrivelse af hans ide, der skulle kunne forhindre sammenstød af tog på samme spor.

Det gik i al enkelthed ud på, at der fra maskinernes førerhus udgik en slæbekontakt, der var i forbindelse med en af telefonledningerne på stangrækkerne langs banen. Dersom der så kom to loko ind på samme afsnit skulle en klokke ringe på førerpladserne og rød lampe tændes samme sted.

Der var selvfølgelig flere andre detaljer ved systemet, men dels vil det føre for vidt at beskrive dette her, og dels har den kolossale udvikling af radiofonien gjort denne ide forældet.

Red.



Min første udenlandsrejse.

Mit navn er Carlsen, jeg er ansat i et handelsfirma, hvad vi handler med kan være ligemeget, det sorterer heller ikke under mig, jeg er fuldmægtig på kontoret. Ja, nu har jeg snart været i firmaet i femogtyve år, jeg er en af dem, der har været der længst, længere end både kontorchefen og direktøren. Jeg kunne vel nok have været kontorchef, måske endda direktør, hvis jeg havde haft frækhed og pågæenhed, men det har jeg ikke, jeg er en beskeden mand, passer mit arbejde og lader andre passe deres. Jeg lever stille og roligt

sammen med min kone, vi har et lille hus med have ude i Brønshøj, vi har ingen børn, det er en fejl, tror jeg, børn giver livet indhold, man får noget at leve for, når man har børn, men nu er det for sent. De første år vi var gift havde vi nok i os selv og ville ingen børn have, senere ville vi gerne, men da kunne vi ingen få.

Som sagt, vi lever stille og roligt, meget stille og roligt, vi omgæes praktisk talt ingen og kommer ikke meget ud, går bare og nusser omkring hjemme i huset og haven og passer os selv og har det egentlig meget godt sådan set, men det kan jo ikke

nægtes, at det hele føles lidt tomt. For mig kan det endda gå, jeg har jo mit arbejde på kontoret, men for Ellen er det nærmest en trist tilværelse, hun går så alene hele dagen og keder sig, og når jeg kommer hjem fra kontoret, bliver det ikke meget bedre, vi har nemlig ikke noget at snakke om mere, vi har jo talt ud om alting og kender hinandens tanker og meninger, så vi siger ikke stort til hinanden. Jeg har længe forstået, at det ikke var godt for hende, og jeg har såmænd også prøvet på flere måder at gøre tilværelsen mere livlig, men det er ikke lykkedes, og når jeg skal være helt ærlig, har jeg også længe ventet, at der ville ske noget for hende, noget af det, der sker med kvinder, der keder sig. Man ser det så tit, de går og småforelsker sig og »slår en lille film« en gang imellem, det kan undertiden volde vanskeligheder og forstyrrelser, som kan være slemme nok, eller de går hen og finder »den rigtige store kærlighed« med skilsmisse og store scener og ballade, det er meget værre, eller de forfalder til damekomsammen og alt det der, det er vel egentlig det værste, der kan ske. Men for



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

Ellen skete der ingenting, den ene dag gik som den anden, og det ene år som det andet.

Altså, står De? Sådant har det været indtil for to år siden, da hændte der noget, der fuldstændig forandrede vor tilværelse, og det er det, jeg vil fortælle om. Tiden skal jo gå med noget.

Det skete en søndag morgen. Vi var taget ind på Hovedbanegården for at hilse på nogen familie fra Jylland, der rejste igennem, og mens vi går på perronen, kommer »Nord-Express« Der er, i hvert fald for mig, en underlig dragende magt i jernbanevogne, der bærer skilte med navne på fremmede steder, byer som man har læst om, hørt om og set billeder fra, og som man i sit stille sind har drømt om at se og opleve, skønt man har været klar over og forsonet sig med, at sådanne drømme aldrig ville blive til virkelighed.

Jeg gik og læste navnene på skiltene: Stockholm — Oslo — København — Hamburg — Köln — Liège — PARIS, og jeg lod mine tanker følge den for toget angivne kurs. Over Fyn til Fredericia, ned gennem Sønderjylland, over grænsen og gennem Sydslesvig, det gamle danske land, der rummer så mange minder, mest bitre, men derfor ikke mindre stærke, for enhver dansker. Gennem Holsten, hvorfra vi alle tider har fået en mængde kvaler og vrøvl, arnestedet for alle anslag mod Danmark og danskheden, til Hamburg den vældige handelsstad ved Elben, der nu lå i ruiner. Videre ned gennem Tyskland, gennem Ruhrdistriktet med de mange store fabriksbyer, der også var stærkt medtaget af krigen, til Köln med den vældige domkirke, over den belgiske grænse til Liège et af de store brændpunkter under tyskeres fremmarch i 1914 og 1940. Gennem Belgien og nordfrankrig til selve Paris, byernes by, der frem for alle andre byer har været arnested for vor nuværende kultur, stedet hvor de store og betydningsfulde begivenheder er udspillet, Paris med Eiffeltårnet, Triumfbuen, Notre-Damekirken og alt det.

Ellens tanker må vel have gået i en lignende retning, for pludselig siger hun: »Det er jo i august, du får ferie. Vil du så være med til at rejse en tur til Paris? Vi kan godt få råd til det, når vi er spar-

sommelige sâlænge. Jeg skal nok spare fra til min del af udgifterne.«

Dermed var sagen sat i gang, og vi begyndte nu i fuld alvor at drøfte en pariseretur. Først måtte vi have nogenlunde rede på, hvormeget en tur på en halv snes dage ville koste. Ved at studere annoncer fra rejsebureauer og ved at forhøre os om billetprisen fandt vi ud af, at 14—1500 kr. nok skulle slå til, og så mange penge ville vi være i stand til at samle sammen inden august. Så var der spørgsmålet, om vi skulle tage med på en selskabsrejse arrangeret af et rejsebureau, eller rejse for os selv. Der er jo mange fordele ved sådanne selskabsrejser, det hele bliver ordnet for een, og man har bare at betale og følge med, man bliver vist rundt til de steder, hvor der er noget at se, og har ingen vanskeligheder med sproget eller på anden måde. Der fåes jo også ved selskabsrejser rabat på billetten og på andet, men rejsebureauet skal jo også leve, kontorhold, annoncer og rejsefører koster mange penge, så det kommer vel, hvad udgifterne angår, omtrent ud på et, om tager med på selskabsrejse eller rejser for sig selv, hvis man da kan klare det med sproget. Jeg havde lært lidt fransk i skolen, det kunne jeg jo give et opkog i tiden, inden vi skulle afsted, lidt tysk og engelsk kunne vi begge, og vi besluttede os derfor til at rejse for os selv. Om vi skulle med tog eller bus voldte os ingen spekulationer, vi havde engang været med bus til Hillerød, og ingen af os ønskede at sidde og hoppe i en bus helt til Paris.

Vi havde fået travlt. Der var så meget at tale om og tænke på. Mange ting at ordne og planlægge og mange forberedelser at foretage. Vi studerede brochurer og kort over Paris, læste Paris' og Frankrigs historie og opfriskede vore sprogkundskaber, og hver søndag morgen tog vi ind på Hovedbanegården og så »Nord-Express« afgå. Vort liv havde fået indhold, vi levede som i en rus af forventning og spænding, der var altid noget at tænke på og noget at tale om. Endelig den 16. august var alle forberedelser til ende, ferien begyndt og med billetterne og 50.000 francs i lommen samt bagage i en temmelig stor kuffert tog vi en taxa ind til Hovedbanegården.

Silhuet XXIII.

Hun er kontorist, 24 år, mørkeblond, høj og slank. Når hun er træt eller uoplagt, ser hun yderst almindelig ud, men når hun er glad og i godt humør, er hun nærmest en skønhed. Hun har været ved statsbanerne i otte år, og da hun hele tiden har boet hjemme og iøvrigt ført et ordentligt og fornuftigt levned, har hun kunnet spare en del penge op, det er vel blevet til slet ikke så lidt i tidens løb, særlig da der i hendes hjem også er blevet holdt igen på de mere eller mindre forfløjne og kostbare ideer, som almindeligvis fostres i hovedet på unge piger. Hun har i adskillige år haft en ven, i nogle år været forlovet, og nu har hun giftet sig. I kraft af sin stilling og sin opsparede kapital har hun kunnet tillade sig at gifte sig med en mand, der endnu ikke er færdig med sin uddannelse, og har kunnet skaffe sig et pænt hjem. Om at tage sin afsked og udelukkende kunne hellige sig mand og hjem har der foreløbig ikke været tale, det må vente til han engang er færdig og har grundlagt sig en stilling, der svarer til uddannelsen. Hun er dygtig til sit arbejde og kan lide det, og hun investerer både arbejdet og kapitalen i den fremtid, hun vil dele med manden, som hun har sikret sig.

X.

Intet brev uden
julemærke
— det både pynter
og gavner



Henri Petersen
GULDSMED

✱

Aarhus
Søndergade 8 . Telefon 1436

PLASTIC FLIPPER

De har altid ren Flip
naar De anvender Plastic Flipper.

INGEN VASK ✱ INGEN STRYGNING

2,50 pr. Stk. 3 Stk. sendes frit uden Efterkrav.

BRISTOL FLIPPEN

Helsingør Stubbedamsvej 105

FJEDERSPIGIGER

Ved professor, dr. techn., D. H. Bendtsen.

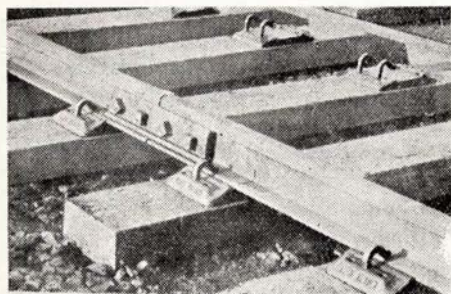


Fig. 2

Et vigtigt punkt i sporstrukturen er skinnernes befæstelse til svellerne. Der har her igennem årene været anvendt forskellige befæstelsesmidler, således skinnespiger, svelleskruer og nu i de senere år fjederspiger. Såfremt der anvendes sveller af blødt træ, indlægges som regel en underlagsplade af stål imellem skinne og svelle for bedre at fordele trykket fra skinnen over svellens areal.

Når et tog kører over sporet, vil skinnerne foran og bag hjulet have en tilbøjelighed til at hæve sig op fra underlaget, medens skinnen direkte under hjulet bliver trykket hårdt ned.

Af en god befæstelsesmetode, må i hvert fald efter europæisk opfattelse kræves, at skinnen befæstes solidt til underlagspladen eller svellen således, at skinner og sveller kommer til at udgøre et hele, og således at skinner og sveller ikke kan bevæge sig i forhold til hinanden.

Det gammeldags skinnespigers største svaghed er netop dets forholdsvis ringe evne til at sidde fast i svellen, og når toget kører over sporet, er det tilbøjeligt til at arbejde sig løs som følge af rystelserne fra trafikken. Skinnen trækker lidt efter lidt spigeret op af svellen, således at spigerets næb ikke mere ligger an mod skinnefoden. Selv om man slår spigeret fast igen, hjælper det kun for en kort tid, og selv en pløkning af svellerne giver ikke en effektiv forbedring, når spigeret først har arbejdet sig løst.

En betydelig bedre befæstelse, særlig i sveller af hårdt træ, får man, når der anvendes svelleskruer, således som f. eks. i Statsbanernes moderne 45 og 60 kg overbygninger. Statsbanerne har her haft udmærkede resultater, siden 45 kg overbygningen med bogesveller og uden underlagsplader indførtes omkring 1930.

I midten af 30'erne fandt man i Tyskland på en ny spigerkonstruktion, hvor

spigernæbbet gjordes fjedrende. De nye fjederspiger er af forskellige fabrikanter udformet på forskellige måder, som det fremgår af figurene. Ved den på fig. 1 viste type er spigeret udført som en lamelfjeder, der består af to sammenbøjede dele udført af legeret stål. Forneden er lamellerne forbundet, hvorimod de foroven i næbbet ligger frit på hinanden, således at de ved armens fjedring kan forskyde sig. Den øverste del er afbøjet i en flad bue til en lang arm, der støtter på skinnefoden og erstatter næbbet på det gammeldags skinnespiger. Da armen må have en vis længde for at kunne fjedre tilstrækkeligt, må spigeret enten slås i svellen i nogen afstand fra skinnefoden, som vist på fig. 2, eller såfremt spigeret ønskes slået i direkte ved skinnekanten, hvilket er nødvendigt, når der ikke anvendes underlagsplader, så må spigeret udføres med skråt næb, som vist på fig. 1. For at opnå, at sporvidden holder sig nøjagtig, er det meget vigtigt, at man, når spigeret slås i, sørger for, at den ene side med hele sin flade ligger nøjagtigt op ad skinnefoden.

Ved typen med det afbøjede næb findes 2 sorter af spiger, nemlig højre og venstre spiger. Højre spigerne er sorte, og

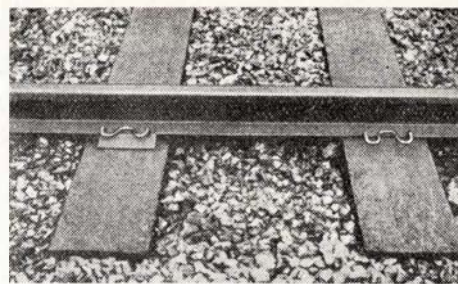


Fig. 3.

venstre spigerne er røde. Ved denne type, der som regel anvendes uden underlagsplade, sættes der som regel et spiger indvendig og et spiger udvendig på skinnen, således at der altså anvendes 4 spiger pr. svelle, som vist på fig. 1. Ved den på fig. 2 viste type har man som regel 1 spiger udvendig og 2 spiger indvendig, altså ialt 6 spiger pr. svelle.

En anden type fjederspiger ses på fig. 3 og 4. Disse spiger har to ben, der er runde, hvilket siges at nedsætte faren for revnedannelse i svellerne, idet de to ben holder sammen på træet i svellerne. Den på fig. 3 viste types ben står i nogen afstand fra skinnen og kræver underlagsplader, medens benene på den på fig. 4 viste type anbringes lige op ad skinnen og kan benyttes uden underlagsplader.

Fjederkraften i spigerne medfører, at den faste forbindelse mellem skinne og svelle opretholdes, selv om skinnen arbejder sig lidt ned i svellen. På grund af at fjederspigeret sidder fastere i svellen end det almindelige spiger, holdes sporvidden

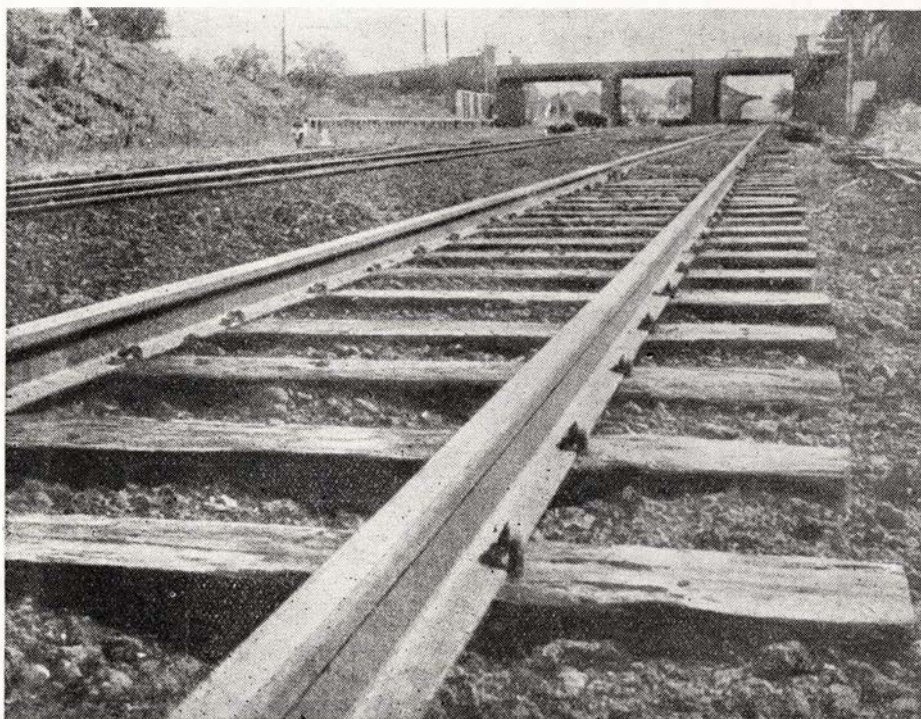


Fig. 1. Spor uden underlagsplader og med fjedrende skinnespiger.

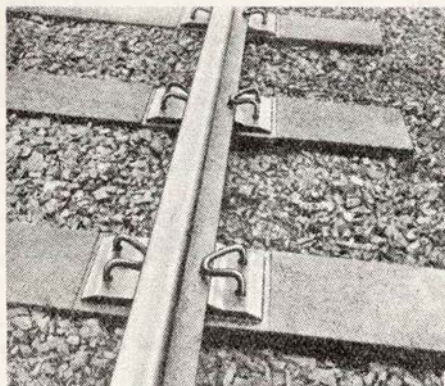


Fig. 4.

også lettere i et spor med fjederspiger end i et spor med almindelige spiger. Fjederspigeret udøver tryk på skinnen på ca. 400 kg.

Ved almindelige skinnespiger optræder der ofte skinnvandring, hvorved man forstår, at skinnerne bevæger sig under togets kørsel, således at de spillerum, der af hensyn til temperaturvariationerne skal være mellem de enkelte skinner, står i fare for at blive kørt sammen. Den kraft, hvormed fjederspigeret trykker skinnen ned mod svellen, er så stor, at man har erfaring for, at skinnvandring ikke opstår på strækninger, hvor der anvendes fjederspiger.

Inden spigeret slås i, skal der bores for i svellen, og det er meget vigtigt, at hullerne får den rigtige størrelse. I de på fig. 1 og 2 viste spiger, skal hullerne, såfremt der anvendes blødt træ, være 12 mm i diameter og ved hårdt træ 14 mm i diameter. Spigeret slås som regel i med en almindelig spigerhammer, hvis hoved skal veje ca. 3 kg. De på fig. 3 og 4 viste spiger slås i med siden af hammerhovedet, således som det fremgår af fig. 6. Det anbefales, at spigeret i første omgang kun slås i, således at næbbet netop rører skinnen. Der køres derefter nogle dage på sporet, og derefter slås spigeret endelig

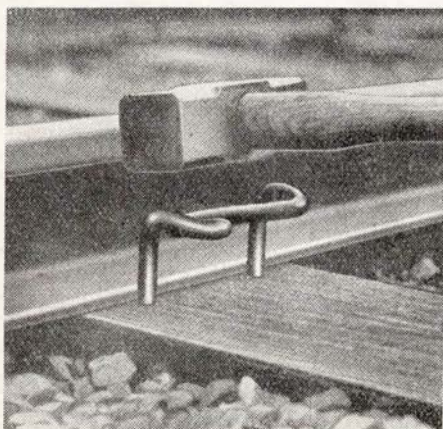


Fig. 6.

fast, således at den fulde spænding opnås. Denne ekstra islagning drejer sig om ca. $\frac{1}{4}$ ", og det er meget vigtigt, at dette mål overholdes meget nøjagtigt. Man har konstrueret forskellige målegrejter til at sikre dette. Før spigeret slås endeligt i, er det også meget vigtigt, at man ser efter, at temperaturspillerummet mellem de enkelte skinner har den rigtige størrelse. Det anbefales iøvrigt, at lade banearbejdere, der ikke tidligere har arbejdet med fjederspiger, øve sig, inden arbejdet i selve sporet påbegyndes. Det gælder om at ramme netop det rigtige sted på hovedet, således at spigeret går lodret ned.

Såfremt arbejdet med sporelægnings og spigerets islagning er udført korrekt, opgives det, at vedligeholdelse ikke er nødvendig i mange år. Såfremt en efterspænding skulle være nødvendig, vil dette vise sig ved, at der opstår skinnvandring.

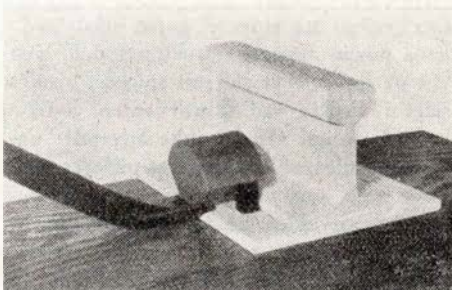


Fig. 5.

Hvis man af en eller anden grund ønsker at trække en spiger ud, kan dette ske som vist på fig. 5, altså med et almindeligt kobben i forbindelse med en særlig konstrueret klods af stål.

Fjederspiger blev som nævnt først anvendt i Tyskland i midten af 30'erne, og i 1938 begyndte man i Sverige ved Statens Järnvägar forsøg med fjederspiger. Disse sidste forsøg faldt gunstigt ud, således at man i 1940 samtidig med indførelsen af en ny skinne med en skinnvægt af 50 kg pr. m indførte fjederspiger som befæstelsesmiddel på hovedbaner med maksimalhastighed af 120 km/t. Den i Sverige anvendte type svarer nogenlunde til den på fig. 2 viste. Man har hidtil haft gode resultater, og fra forskelligt hold i Sverige anser man fjederoverbygningen for den mest interessante, tekniske nyhed på området i de senere år. Man gør dog samtidig opmærksom på, at det er meget vigtigt at anvende den rigtige størrelse af fjederspiger for at opnå tilfredsstillende resultat.

I England begyndte man i 1936 forsøg med fjederspiger på to af de dengang private jernbaneselskaber, idet man samtidig gik over fra den tidligere i England næsten eneherkende stolskinne til anvendelse af vignolskinner, som vi kender her

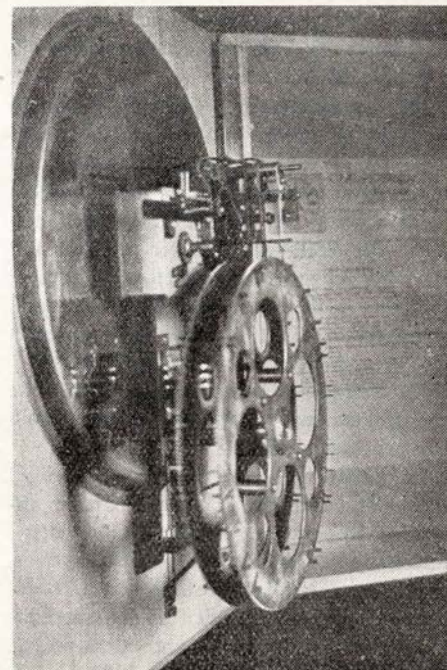
i landet. De engelske baner blev nationaliseret i 1948, og i 1949 besluttede British Railway at standardisere vignolskinner til brug ved fremtidige skinneudvekslinger, og man gik samtidig over til fjederspiger. Man håbede derved at få mindre vedligeholdelsesudgifter.

Ved Hamborgs havnebane, der har ikke mindre end 443 km sporelængde, er man også delvis gået over til anvendelse af fjederspigeroverbygning, og der ligger nu 180 km spor med denne overbygning. Der anvendes ikke underlagsplader. Spigertypen er omtrent som vist på fig. 1. Ved Hamborgs havnebane har man haft gode erfaringer med fjederspiger. For spor i kurver mener man dog ikke, at fjederspiger uden underlagsplader er egnet, idet skinnen har tilbøjelighed til at arbejde sig ind i fjederspigeret, ligesom disse er tilbøjelige til at gå løse.

Fjederspiger er også ved at blive gennemprøvet ved en række andre baner rundt omkring i verden. Her i Danmark har Statsbanerne så gode erfaringer med svelleskruer, at man hidtil ikke har gjort forsøg med fjederspiger. Flere danske privatbaner, der tidligere anvendte almindelige gammeldags skinnespiger, har imidlertid påbegyndt forsøg med anvendelse af fjederspiger af forskellige typer.

P. H. Bendtsen,
professor,
dr. techn.

Ledvogter alarmuret



Billede til artiklen side 209
(oktober nr.)

Nordvestfynske jernbane 1911 - 5. dec. - 1951

Tekst og foto: Ib V. Andersen.

Tanken om anlæg af en jernbane fra Odense gennem den nordvestlige del af Fyn opstod allerede i årene omkring 1890, men først året 1897 kunne et udvalg med greve Ahlefeldt-Laurvig, Kjærsgaard, som formand nedsættes med det formål at søge jernbanesagen gennemført. Udvalget indbød til møde i Odense den 18. marts 1897, hvor repræsentanter for alle interesserede parter kom til stede for at drøfte de forskellige forslag, der på det tidspunkt forelå.

På mødet redegjorde udvalget for de forskellige forslag og anbefalede at den nye bane fik en linieføring fra Odense gennem terrænet mellem den nordfynske bane og den fynske hovedbane til Nr. Aaby. Denne plan vakte straks modstand fra såvel Bogense som fra Middelfart, som ved den valgte linieføring så deres interesser truet. Bogense frygtede, at en del af byens opland ville blive knyttet til Odense og Middelfart, som havde interesse i et baneanlæg gennem byens nordøstlige opland, arbejdede naturligvis på at få banen ført dertil i stedet for som udvalget foreslået til Nr. Aaby.

I de følgende år forhandlede udvalget med de interesserede parter, hvorefter planen om at føre banen til Nr. Aaby blev opgivet til fordel for en linieføring til Middelfart evt. med en sidebane til Bogense, og den 23. juni 1904 indgav en dragende til den af ministeren for offentlige arbejder samme år nedsatte jernbanekommission.

I jernbanekommissionen kom spørgsmålet om anlæg af den her skitserede privatbane til behandling samtidig med spørgsmålet om udbygning af den fynske hovedbane til dobbeltspor var til debat. Det

viste sig nemlig, at de to projekter til en vis grad var kædet sammen, men det var ikke muligt at opnå fuldt flertal indenfor kommissionen til løsning af begge de nævnte spørgsmål. Forholdet var nemlig dette, at den fynske hovedbane på dette tidspunkt var ved at være overbelastet, hvad der gav sig daglige udslag i forsinkelser i toggangen med de dertil hørende ulemper. Spørgsmålet om anlæg af et dobbeltspor var derfor kommet til debat i kommissionen, og på grund af omstændighederne var det tvingende nødvendigt, at der hurtigt tilvejebragtes en løsning på dette problem. Kommissionens betænkning forelå i september 1906 og flertallets forslag gik da ud på, at den fynske hovedbane straks forsynedes med dobbeltspor i hele sin længde samt at der anlagdes en privatbane fra Odense eller et punkt på den nordfynske bane til Nr. Aaby. Et mindretal indenfor kommissionen foreslog imidlertid, og det er det interessante ved betænkningen, at der anlagdes en ny enkeltsporet statsbane mellem Odense og Middelfart, hvorved man mente dels at tilvejebringe den fornødne aflastning af den eksisterende fynske hovedbane, og dels at opnå at spørgsmålet om et jernbaneanlæg gennem den nordvestlige del af Fyn fandt en rimelig løsning. Men som nævnt kom de sidst nævnte forslag ikke i betragtning, og anlæget af det nye dobbeltspor vedtoges da også af rigsdagen, hvorimod det ved jernbaneloven af 1908 bestemtes, at den nye privatbane gennem Nordfyn skulle gå fra Odense over Brenderup til Middelfart og en sidebane anlægges mellem Brenderup og Bogense. Den nye bane, der anlagdes som let uindhegnet bane med en overbygning på 22,37 kg

skinner åbnedes for offentlig drift den 5/12 1911.

En rejse med nordfynske jernbane er en sjælden smuk oplevelse, idet banen i yndefulde slyngninger fører den rejsende gennem en af vort lands smukkeste egne. Dette er i sandhed Danmark, som taget lige ud af et af H. C. Andersens eventyr, og for den, der ikke har særlig travlt, er det faktisk at anbefale turen over nordfynske bane fremfor at benytte statsbanen mellem Odense og Middelfart. Det er meget frugtbare egne, banen gennemløber, frugtplantage ligger ved frugtplantage, egenen her er faktisk at betragte som en del af Danmarks køkkenhave, og dette har naturligvis en ikke ringe betydning for banen, selvom konkurrencen fra de private vognmænd også her er mærkbar. Er der mon nogen anden bane her i landet, der kører »jordbærsærtog«? Sikkert ikke, men da en ikke ringe del af de jordbær, der spises i København, kommer fra nordfyn, er det nogle gange hændt, at der har måttet tillyses særligodstog udelukkende for at befordre jordbær til Odense, hvorfra de fra frugtauktionerne er gået videre til hovedstadens indbyggere, som sikkert ikke har tænkt på, at de jordbær, de sad og delikaterede dem med, var kommet den lange vej helt ovre fra det frodige Fyn.

Hvad der også karakteriserer banen som »frugtbane«, er de mange frugtsamlecentraler, som har pakhuse ved så at sige hver eneste station. Det er ikke ringe mængder æbler, pærer og blommer, der her beføres hvert år, og endvidere må det ikke glemmes, at transporten af sukkerroer og sukkerroeaaffald også spiller en stor rolle i banens økonomi, og foruden de her nævnte produkter, har banen jo



Harndrup station.



Brenderup station.

naturligvis også alle de andre almindelige artikler at befordre, således at man kan sige, at banen har en relativ stor gods- trafik.

Persontrafikken på banene er heller ikke helt ringe, idet den er af så stort omfang, at man ikke har anset det for hensigts- mæssigt at anskaffe nogen af de nye skin- nebusser, der ellers har gået deres sejr- gang over de fleste privatbaner landet rundt. Ved den nu stedfindende moderni- sering har man i stedet foretrukket at ud- skifte motorerne i de ældre motorvogne, banen ejer, med nye dieselmotorer. Også banens hovedspor, som har ligget siden 1911, undergår for tiden en forbedring, idet der for øjeblikket sker en ret omfat- tende udveksling af skinnerne. Af andre moderniseringsforanstaltninger kan næv-

nes, at der opføres et nyt værksted i Odense, hvortil udgiften anslås at ville udgøre henved 500.000 kr.

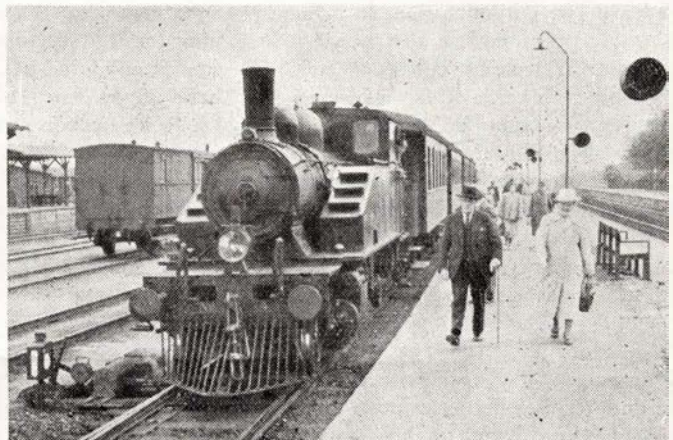
Et forholdsvis nyt område indenfor ba- nens virkefelt er oprettelsen af 3 automo- bilruter, nemlig Brenderup—Odense, Bren- derup—Bogense og Brenderup—Middel- fart. Desuden har banen andel i ruten Odense—Søndersø—Bogense, der admi- nistreres af nordfynske bane samt ruten Odense—Fjeldsted—Middelfart — (Kol- ding), som statsbanerne administrerer. Til bestridelse af trafikken på banens egne ru- ter ejer banen 3 busser med tilsammen 93 pladser; i driftsåret 1950—51 var der ca. 67.000 rejsende på disse ruter.

Efter hvad der nu er fortalt om nord- fynske jernbane, vil enhver mene, at det må være en ren fornøjelse at drive en så-

dan bane, den må dog kunne give et væl- digt overskud. Men sådan er det ikke, for- holdet er her som på så mange andre ba- ner, der er nok at køre med, men overskud bliver der alligevel ikke. Banens drifts- regnskab for året 1950—51 er netop kom- met for et par måneder siden, og heri op- lystes det, at banen i det forløbne regn- skabsår havde haft et driftsunderskud på jernbanedriften alene på kr. 199.264,11, medens der på rutebildriften indenfor sam- me periode var et overskud på kr. 6.587,37, hvorved det endelige driftsresul- tat blev et underskud på kr. 192.676,74. Det er et stort beløb, men dette til trods er der dog ingen tvivl om, at nordfynske jernbane endnu i mange år vil få lov til at betjene den frodige og frugtbare egn, som banen gennemløber.



O.trafikass. Haldbo, Brenderup.



Nordvestfynske ank. til Middelfart.



D. E. F. A.

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

Nyt fra Århus gruppen.

Nu da vi har Ebbesens interessante fo- redrag bag os, regner vi med at medlem- merne nu afventer næste arrangement, og det bliver vor traditionelle Zamenhoffest, der afholdes i »Folkets Hus« lørdag den 15. dec. kl. 19.45. Festen arrangeres i fæl- skab med L.E.K. og Århus Esperantofor- ening. Der bliver som sædvanlig fælles kaffebord. Entréen er 1,50 kr. Desuden bliver der forskellig underholdning.

Vi søger desuden at arrangere et besøg på Århus observatorium, men har endnu ikke fået endelig besked fra observatoriet,

men vi udsender meddelelse herom, så snart vi ved besked.

Vi håber, at medlemmerne møder tal- rigt op ved disse arrangementer. Hvis no- gen har idéer, som kan anvendes ved vore sammenkomster, vil vi gerne høre herom. Indsend forslag til vor formd. Ch. Jensen, Skernsvej 2, Århus.

Fejl.

Vi bragte i september en liste over vore tillidsmænd, men der er desværre indløbet en del fejl i denne. Vi korrigerer.

Århus: Johs. Christoffersen, Hallsti 43.
Assens: Baneformd. E. Madsen, Vogter- hus 16.

Fredericia: Lokof. Sv. Jacobsen, Glente- vej 19.

Birkerød: Trafikmedhj. E. H. Olsen, P. Mathiesensvej 19.

Bur: Stationsmester J. K. Skjødt.

Engesvang: Trafikeksp. Mertner.

Hillerød: Portør Ejlf Andersen, Hyrde- bakken 4 A.

Korsør: Maskinarb. E. Larsen, Remise- vej 1.

Kolding: Værkmester N. Kynde Niel- sen, Aagade 15.

København: Overpt. H. H. Svendsen, Vesterfælledvej 1 A.

Odense: Togbt. H. Pedersen, Middel- fartvej 70.

Ryomgaard: Trafikmedhj. frk. Elna Sø- rensen.

Tvingstrup: Trafikeksp. E. Schmidt.
Vejle: Trafikass. E. Mogensen, Gl. Jellingvej 10.

Odense gruppen.

I anledning af vor propagandaaften og årsmøde, som afholdes den 22. og 23. sept. i Odense, føler vi trang til at udtale en tak til vor lærer, hr. Karl Sørensen, som i det år, der er gået, har været os en uvurderlig hjælp. Foruden at han med aldrig svigtende interesse har ledet vort kursus, har han og hans hustru stillet deres hjem til vor rådighed, når der var brug for det. Vi håber, at vi langt frem i tiden må kunne nyde godt af K. Sørensens arbejdskraft og hans hustrus store gæstfrihed. Tak.

På Odense gruppens vegne

Harry Pedersen.

Jernbane-Bladet

meddeler herved, at det har set sig nødsaget til at meddele DEFA's bestyrelse, at bladet fra nytår 1952 ikke ser sig i stand til fremdeles at levere bladet som medlemsblad for DEFA's medlemmer.

Malgranda Kroniko.

En la pasinta milito parvenuo (værnemager) kaj lia sinjorino vizites la restoracio »Vivex«.

La sinjorino ne estis sperta en la moroj kaj kutimoj de la pli altaj rondoj. Pro tio ŝi donis al kelnero moneron kaj diris, »Se estos aŭ venos problemoj kaj io ajn, kiun mi mem ne povas klarigi aŭ solvi, mi alvokos vin, kaj vi devas min helpi.« —

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.

Amts-Arbejdsanvisningskontoret

AALBORG . NYHAVNSGADE 12

Gratis Arbejdsanvisning til
Landbrug . Haandværk . Industri og husligt Arbejde

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

La kelnero klinis sin, »Jes sinjorino, fidu je mi«. La geedza paro eksidis, la matenmanĝo estis sur la tablo, kaj ili manĝis. Sed nun, — granda skandalo, — la sinjorino perdis sian ovon sur la plankon.

Ŝi faris signon al la kelnero, kaj li tuj estis apud la malfeliĉulino. »Ŝi flustris,« »Mi perdis ovon sur la plankon, estu bona, kion mi faru?« La kelnero klinis sin al ŝi kaj diris, »Vi devas kluki sinjorino.«

Malgranda legendo el la malajaj insuloj.

Li estis malriĉa kaj hakis ŝtonojn el la roko. La laboro estas peza, la tago longa, sed la salairo simpla. Li mumuris pro tio kaj kriis, »Se nur mi estus riĉa kaj povus kuŝi en molaj kusenoj«. Subite anĝelo venis el la alooj. »Via deziro estas plenumita. Kaj la malriĉa ŝtonhakisto estas riĉa kaj kuŝis en molaj, multekostaj kusenoj. kelkajn tagojn li plene ĝuis tion, sed nun okazis, ke la reĝo de la lando preterpaŝis la domon. La riĉa sinjoro vidis, ke ĉiuj homoj klinis sin por la reĝo. Li ĉargreniĝis, ĉar la homoj ne klinis sin por li, kaj li kriis, »Senur mi estus reĝo.« Denove la anĝelo venis el la alooj, »Via deziro estas plenumita.«

Nun la viro estas reĝo kaj la popolo klinis sin por li. Sed okazis, ke fariĝis seka vetero. La sunradioj forbruligis ĉion kaj malriĉiĝis lian landon, kaj li ne povis deturni la katastrofon. Li komprenis, ke la suno estas lia superulo, kaj li kriis laŭte, »Mi volas la suno esti.« Kaj la anĝelo de la alooj diris, »Vi estas la suno.« Kaj la viro estas la suno. Li sendis siajn radiojn ĉien kaj forbruligis ĉion. Sed okazis, ke grandega nubo venis inter lin kaj la teron, kaj liaj radioj ne povis trarili la nubon. La nubo estis la plej forta. Kolere li nun parolaĉis. »Mi volas la forta nubo esti.« Kaj vidu, li estas la forta nubo. Li interrompis la bruligantajn sunradiojn kaj permesis al la tero verdiĝi. Sed nun pluvigis kaj pluvegis ĝis riveretoj kaj riveregoj inundis ĉion kaj detruis al landon. Sed estas grandega roko kiu obstinis la nubon. Lo roko persistis la tajdan ondon. La nubo estis malkontenta pro sia sorto. La roko estas la plej forta. »Mi deziras esti la

roko.« Nun la nubo estas la roko kaj obstinis la pluvegon.

Sed nun venis viro al roko. Li ekhakis ŝtonojn el la roko. Kolere la roko kriis. »Kiu estas tiu, kiu estas pli forta ol mi kaj hakas ŝtonojn el mi? mi volas esti li.« Kaj la anĝelo venis el alooj, rigardis la rokon. Subite la viro denove estas ŝtonhakisto, kiel li unue estis.

La laboro estas peza la tagoj longaj, kaj malgraŭ, ke la salairo estas malgranda, lia sorto nun kontentigas lin.

Tradukis esperanten
Harry Pedersen

Manko de instruistoj.

Kvankam nia organizo D.E.F.A. ankorau estas tre juna, kaj ĝia membraro ne estas multnombra, ĝi tamen jam nun komencas senti mankon de instruistoj. En la grandaj urboj ni ankoraŭ havas sufiĉe da instruistoj, sed en la malpli grandaj urboj kaj lokoj la manko estas tiel grava, ke ĝi malhelpas la kreskon de nia membraro kaj sekve ankaŭ la naturan evoluon de nia movado.

La plej multaj el niaj nunaj instruistoj komencas fariĝi maljunaj, kaj pluraj el ili deziras retiri sin de la instruado. Tiu decido povas ja esti tre prudenta, ĉar nova forto kaj nova sango ĉiam estas bone por ĉiuj ajn organismo.

Ni havas en nia organizo D.E.F.A. multajn junajn kaj inteligentajn anojn; Ni admonas ilin ekstudi por instruista ekzameno. Ni multloke laboras kune kun A. O. F., kaj tiu organizo postulas, ke instruistoj, kiuj instruas por A. O. F. en vesperlernejoj devas esti ekzamenita en la koncema fako.

D. E. F. A. estas preta helpi kaj subteni tiujn, kiuj deziras fari tiun eksamenon. Oni nur turno sin al nia sekretario Johs. Christoffersen, Hallsti 43, Aarhus kaj la necesajn informojn tuj estu alsendotaj.

P. V. Larsen

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

Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg



Aarhus

Tobakskiosken Aarhus 7f

anbefales.

Lisbeth Tanger

Aarhus . Godhavnsvej 7 . Tlf. 7841

Tidligere Reservejordemoder ved Rigshospitalet Træffes Tirsd mellem 11-12 og Torsd mellem 17 og 18 i Rytterparken, Aldersrovej 39. I Træffetiden kan Tlf 13993 benyttes.

Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5
Aarhus . Tlf. 1039

A. Mathiasen

Murermester
Alt Murerarbejde udføres.
Tilbud og Overslag gives.
Viby Jyll. - Tlf. Viby 642

Aage Hjort

Alt Murerarbejde udføres.
Tilbud og Overslag gives.
Ove Gjeddesgade 6
Aarhus . Tlf. 13939

Bothilla

Kød - Paalæg.
Byens bedste Smørrebrød.
Aarhus - Ryesgade 24 - Tlf. 6162

Dampvaskeriet »Spartan«

God og omhyggelig Behandling
af Tøjet. - Lev. til Banerne.
Skanderborgvej 142
Aarhus - Tlf. Kongsvang 183

Hustømernes ½

Tømrer- og Snedkerarbejde.
Aarhus - Marksgade 9 - Tlf. 6004 - 3589

Salami (Sv. Kehlet Juul)

1. Kl. Kød og hjemmelavet Paalæg.
Fr. Alle 142 - Tlf. 5853
Ryesgade 31 - Tlf. 4384

Erling Overgaard

Kolonial - Vine og Spirituosa
Aarhus . Tausvej 61 . Tlf. Aabyhøj 1091

Bakkegaardens Bladcentral

Dag- og Ugeblade
Papir - Festetelegrammer
Aarhus . Fynsgade 6 . Tlf. 2717-2718

Lindbergs Køreskole

Anbefales med rutine- og fagmæssig Undervisning.
Aarhus . Guldmedegade 30 . Tlf. 569

V. Jørgensen

Reparationsværksted
for Auto-Karosserier
Leverandør til DSB

Viborg Tlf. 1268

Bogense

Anders Vædeled

Polstrede Møbler
Lædervarer

Adelgade 62
Bogense . Tlf. 177

Sv. Hansen

Autocentralen
Nye og brugte Vogne.
Benzin - Olie - Gummi

Odensevej
Bogense . Tlf. 283

Bogense Jernstøberi & Maskinfabrik

v/ Erik Barfoed

Adelgade 14
Bogense . Tlf. 314 og 14

CHR. BECH

1. Kl. Herre- og Dameskræderi
og Uniformsarbejde.

Reparation - Rensning og
Presning.

Adelgade 75
Bogense . Tlf. 251

Madrasfabriken Frem

v/ Anker Kristensen

Alt i Madrasser og Feltsenge.

Røjle . Tlf. 145

Middelfart

Brdr. N. & Kr. Petersen

Elektroinstallatører
Leverandør til DSB og N.F.J.

Middelfart . Østergade 1
Tlf. 5 og 505

Malerfirmaet Brdr. Simonsen

Autolakereri
Assensvej 102
Middelfart . Tlf. 796

Emil Thiesen

Sadelmager & Møbepolstrer
Udfører Arbejder for DSB
Tønder - Kogade 3

Næstved

Wilh. Smith ½

Næstved . Telefon 700

H. P. Christensen & Søn

Blikkenslagermestre
Udfører Arbejder for DSB

Skt. Peders Kirkeplads 13
Næstved . Tlf. 99

Stanley Pedersen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB

Næstved . Grimstrupvej 20
Tlf. 32 u.

I. V. Larsens Eftf.

Peter Andersen A/S
Byens bedste Indkøbssted for
Manufakturvarer
Næstved . Ringstedgade 5-7
Tlf. 2600

L. P. Nielsen

Maskinfabrik
Udfører Arbejder for DSB
Næstved . Farimagsvvej 5
Tlf. 275

Aksel H. Dueland

Entrepreneur
Udfører Arbejder for DSB
Rønnebæk
Næstved . Tlf. Næstelsø 104

Kn. Lodal Mortensen

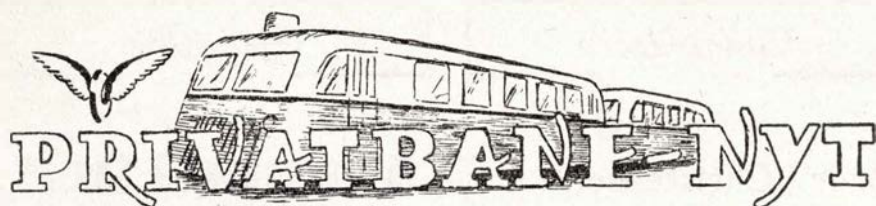
Lys . Kraft . Varme
Næstved . Jernbanegade 6
Tlf. 1227

Wilh. Krüger

Aut. Elektro Installatør
Næstved . Kildemarksvej 36
Tlf. 2117

LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB
GLOSTRUP
Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442



Privatbane dagbogen

5. Ca. 70 af Langelandsbanens funktionærer med damer holdt i aften en vellykket fest i anledning af banens 40 års jubilæum.
5. På Nordfynske Jernbanes lokalfor­enings generalforsamling efterlystes realiteter vedrørende et samarbejdsudvalg ved banen, og det besluttedes at sende banens bestyrelse krav om et omgående svar desangående.
9. Hjørring Privatb. skinnebus påkørte ved 23-tiden en hest i nærheden af Jelstrup st. Hesten blev dræbt på stedet, og skinnebussen blev afsporet med begge trucks. De rejsende blev viderebefordret med biler, og næste morgen var sporet frit igen.
10. På et møde i Marstal drøftede man muligheden af at få togfærge mellem Marstal og Rudkøbing. Det var udelukket, at togfærgen Langeland kunne overtage denne sejlads. Der arbejdes videre med sagen.
15. Ved middagstid skete der en eksplosion i Nakskov-Rødby banens motorvogn, der holdt på Nakskov st., idet en stålflaske eksploderede. Ingen mennesker kom til skade, men vognen blev så medtaget, at den måtte på værksted.
17. Et dieseltog fra Hadsund til Ålborg kørte som følge af forkert sporskifte ind mod de henstående godsvogne på sidesporet på Bælum st. Der skete kun materiel skade.
21. En 61-årig mand havde i nat lagt sig til at sove i sporet på privatbaneter­rænet på Ålborg G. Nogle forbipasserende fandt manden dræbt, idet et rangertræk var kørt over ham, uden at dette var bemærket af rangerperso­nalet.
23. I eftermiddag opstod en farlig situa­tion på jernbaneoverskæringen ved

Vig st., idet et hestekøretøj forsent opdagede, at skinnebussen kom. Det lyk­kedes dog kusken at få drejet hestene i samme retning som skinnebussen kørte. Vognstangens spids kom dog ikke fri og skrabede hen ad siden på skinnebussen og knuste ruderne i denne side. Hverken heste eller kusken kom noget til, hvorimod en rej­sende såredes i sin ene hånd af glas­splinter.

29. Lollandsbanen var idag ude for flere nedbrud. Straks om morgenen gik »Svenskeren« i stykker ved Rødby Havn, og lidt senere måtte en skinnebus slæbes fra Sollested til Nakskov. Om aftenen skete der brud på køle­ren på en motorvogn kort før den nåede Nakskov.

★

Privatbane generalforsamlinger.

Horsens—Bryrup—Silkeborg

Banen havde haft et underskud på 270.695 kr. mod et overskud på 254.382 kr. året forud. Banen havde sammen med Horsens Vestbaner søgt koncession på 3 nye bilruter, der hovedsagelig følger banerne, hvorved der skabes mulighed for at erstatte nogle morgen- og aftentog med rutebiler.

Ebeltoft banen.

Banens driftsregnskab sluttede med et underskud på 29.500 kr. mod et overskud på forrige år 1296 kr. Banens modernise­ring skrider noget langsommere frem end oprindelig påregnet, men en dieselelektrisk motorvogn er indsat i driften omkring begyndelsen af juli, hvorefter hovedreparationen af de to gamle motorvogne er påbegyndt. Det indkøbte dieselloko er under ombygning hos Scandia og kan formentlig indsættes i driften inden årets udgang, hvorefter banens brændselsforbrug med de nuværende priser vil kunne nedsættes med ca. 60.000 kr. om året. Banen havde i første omgang fået afslag på en bilrute Femmøller—Ebeltoft langs Djurslands østkyst, men man håbede dog senere at få denne ansøgning bevilget.

Gerrild banen.

Underskudet var her 132.000 kr., hvil­ket var 17.000 kr. mindre end budgetteret. Den påtænkte bilrute Stokkebro—Grenå havde man opgivet, da den kun blev på 20 km, hvilket vanskelig kunne drives rentabelt. Strækningen Ryomgård—Gerrild kan fejre 40 års jubilæum d. 5. december i år, men det vedtoges at lade dagen gå ubemærket hen, på grund af banens dår­lige økonomi. Der blev fremsat forslag om at lade folk køre gratis på jubilæumsda­gen, men dette blev dog frafaldet.

Hornbækbanen.

Regnskabet viste et underskud på 88.000, hvoraf staten dækker de 60%. Fra vinterkøreplanens ikrafttræden vil ru­tebilkørslen både til Hornbæk og til Humlebæk blive udvidet.

Horsens vestbaner.

Driftsunderskudet blev på 389.437 kr. mod 284.085 året forud. Når modernise­ringen er fuldført, og man får erstattet de dyre dampogskilometer med dieselskilo­meter, vil der blive mulighed for at få hold i udgifterne.

Juelsminde banen.

Her var underskudet 158.699 kr., hvil­ket er ca. 6.000 kr. mindre underskud end forrige år. Banens ekspeditricestationer er nu lukket om søndagen, og man har ikke mærket nogen reaktion fra publikum i den anledning. Ved overskæringen i Thor­sted er anlagt et nyt trinbræt med navnet Thorsvang. Der er her indrettet perroner på begge sider af hovedvejen, således at togene altid standser før hovedvejen pas­seres. Skinnebusserne ventes leverede i begyndelsen af det nye år. Det er til den tid meningen at sælge det ene af banens dieselloko til Bryrup banen.

Langelandsbanen.

Endelig en bane med driftsoverskud, der her andrager 21.746 kr., hvilket er 14.000 kr. mere end året forud. I sin beret­ning nævnedes formanden, at efter besty­relsens mening var det uberettiget, at tra­fikudvalget havde frataget den dens andel i koncessionen på driften af rutebilerne på Tåsinge.

Nærum banen.

Banen har haft et underskud på 76.313 kr. De syv nye skinnebusser og fem påhængsvogne, der var ventet leve­rede fra Scandia i indeværende år vil først blive leverede ind i det nye år. Arbejdet

Hørdum

Høje Christensen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Hørdum . Tlf. 32

N. Kaagaard

Smedemester

Udfører Arbejder for DSB

Hørdum . Tlf. 48

V. Fink

Maskinsnedkeri

Udfører Arbejder for DSB

Hørdum - Tlf. 24

Chr. Clausen

Smedemester - Maskinværksted

Udfører Arbejder for DSB

Hørdum - Tlf. 3

Hvidbjerg

A. Hye-Knudsen

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Hvidbjerg - Tlf. 74

Hvidbjerg Maskinfabrik

Th. V. Eriksen

Hvidbjerg - Tlf. 15

Niels Brusgaard

Smedemester

Udfører Arbejder for DSB

Hvidbjerg - Tlf. 106

Lyngs-Uglev

Brdr. Christensen

Tømremester

Udfører Arbejder for DSB

Lyngs - Tlf. 24

I. Krogh Nielsen

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Lyngs - Tlf. 5

H. Hornstrup

Aut. Elektro Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Uglev - Tlf. 1

Nors

Nors Andelsmejeri

1. Kl. Produkter

Nors . Tlf. 37

N. B. Hundahl

Smede- og Maskinforretning

Nors - Tlf. 12

Nors Brugsforening

Nors - Tlf. 4

K. Dissing Olsen

Nors Maskinsnedkeri

Udfører Arbejder for Banerne

Nors - Tlf. 19

Vester Vandet Brugsforening

Bestyrer: Kirk Vilsbøll

Vandet - Tlf. Vester Vandet 14

Fjerritslev

M. Jørgensen & Søn

Maskinværksted

Udfører Arbejder for Banerne

Fjerritslev - Tlf. 14

H. V. Hunsbjerg

Aut. Elektro Installatør

Lys . Kraft . Varme

Udfører Arbejder for Banerne

Fjerritslev . Tlf. 161

Fjerritslev Sten- og Billedhuggeri

N. C. Jensen

Fjerritslev - Østergade 22 - Telf. 122

Albrecht Nielsen

Blikkenslager

Fjerritslev - Tlf. 64

Johs. Lorenzen

Sadelmagerværksted

Automobil- og Møbelpolstring

Leverandør til DSB

Haderslev . Torvet 4

Tlf. 22546

Erling Sejersen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Nykøbing Mors . Tlf. 106

H. M. Henriksen

Entreprenør

Udfører Arbejder for DSB

Frederiksvøj 5

Nykøbing Mors . Tlf. 259

Trikotageforretningen

» MISSA «

M. Søholmer

Alt i Trikotage - Garn -

Børnetøj

Silkeborg, Nygade 45 . Tlf. 1960

Svend Hansen

Linoleum — Løbere

Stort Udvalg

Aalborg . Danmarksgade 3

Tlf. 9514

Vesterport Konditori

v. J. Jensen

Leverandør til Banernes

Personale.

Randers . Tlf. 1934

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 4 kr. årlig.

Girokonto 60082

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

med anlæg af en moderne krydsningsstation ved Ørholm i stedet for ved Fuglevad er påbegyndt.

Det vil i nær fremtid blive afgjort om Nærumbanen i løbet af 7—10 år skal nedlægges som jernbane og fortsætte udelukkende med rutebiler.

★

Festdage.

Stationsforst. A. Nørholt, Gandrup st., fylder 50 år den 21. december. Foruden sin stilling som stfst. har Nørholt mange jern i ilden, men har til dato ingen fået brændt. Nørholt er vellidt af alle og nyder stor anseelse blandt sine kolleger.

Baneformand Mic. Christensen, Sejlflod, fylder 50 år den 1. december. Mic. er en dygtig baneformand, hvis strækning altid er i fineste stand. Altid møder vi ham i et godt humør, og altid går han op i sin gerning med liv og sjæl.

Jernbane-Bladet ønsker begge fødsler hjertelig til lykke på fødselsdagene!
høj-ry.



Statsbanernes søfartschef, H. Bager, erklærer, at der skal halvt dygtighed og halvt held til at sejle en færge over Store Bælt uden at støde på grund, skriver Na-

tionaltidende, og Mogens Dam digter her til:

At sejle over bæltet
fra Nyborg til Korsør
og slippe uskadte over
er vanskeligt — ja, spør'
man søfartschef, hr. Bager,
indrommer han det selv:
Det kræver både handlekraft
og dygtighed og held.

Kaptajnen før han sejler,
fremstiger trylleord,
»Pøj-pøj,« og »syv-ni-tretten!«
og banker under bord.
Så stiger han forsigtigt
på sin kommandobro
med firklover i hånden
og løftet hestesko.

Han skotter op til himlen
og håber nok, det går.
Monstro min lykkestjerne
i gunstig stilling står?
Så råber han: Hej, gutter,
kast anker og hal tot!
Spyt på mig manne — lad os
nu håbe, det går godt.

At sejle over bæltet
er ingen lystsejls
det ligger fifty-fifty
med chancen nu til dags
Thi eet er skib at føre
og søkort at forstå,
et andet er, om heldet
er til at stole på.

Oktober dagbogen

1. Af uforklarlig grund afsporede en vogn læsset med brunkul ved Kjølsen trinbrædt. Vogen fortsatte ca. 500 m henover sveller og ballast.
2. På Viby sj. station opstod i morges en faretruende situation for banearb. E. Gad Andersen, der kom kørende ind på stationen på skinnecykel samtidig med at tog var under indkørsel fra Borup. Han nåede at springe op på perronen efterladende cyklen i sporet, hvor den få sekunder efter blev knust af toget.
7. På en ubevogtet overskæring ved Fangel st. kørte en motorcykel med fuld fart mod toget, der var ved at passere overskæringen. Den 24-årige fø-

rer af cyklen dræbtes øjeblikkelig og en ung mand, der sad på bagsædet blev alvorligt kvæstet. Da der er dårlige oversigtsforhold, og da der er sket en del uheld ved denne overskæring, er det nødvendigt, at der snarest anbringes blinksignaler ved denne overskæring.

10. Den 60-årige baneformand P. H. Kolbeck, Bolderslev, blev ved middagstid påkørt og dræbt af Skandinavien-Ekspressen da han på skinnecykel var på vej mellem Bolderslev og Hjortkær. **Før man ud på skinnecykel kør, altid først om toggangen forhør!**
10. Et rangertræk med 8 vogne påkørte ved 9-tiden en lastbil på havneterrænet i Helsingør. Bilen blev klemt inde mellem maskinen og en jernbanevogn på det sideløbende spor. Der skete kun materiel skade.
13. Nogle rengøringskoner på Frederikshavn st. var ved 8,30-tiden på vej over sporene for at rengøre morgenekspressen. To af damerne blev her påkørt af en rangermaskine, hvorved den ene pådrog sig alvorlige kvæstelser.
14. I det udgravede terræn ved Bispebjerg hospital på Slangstrupbanen var der i eftermiddag udspændt et svært tov over sporet. Toget sprængte tovet uden at der skete noget uheld.
14. En 72-årig mand er ved 22-tiden faldet af et godstog kort før dette nåede Nyborg. Et modgående godstog, der havde bemærket, at et eller andet var faldet af det mødende godstog underrettede Hjulby st. om dette. Ved eftersyn af strækningen fandtes den gamle mand liggende dræbt i en vandfyldt grøft.
16. På en privat overskæring mellem Lejre og Hvalsø påkørte et motortog et kobbelt køer, hvoraf de 7 blev ofre for påkørslen. Ejeren vil forlange 10.000 kr. i erstatning af DSB.

FORLOVELSES RINGE
MODERNE MONSTRER
Guld- og Sølvmedie
CHR. JENSEN
Jernbanegade 23
Kolding . Tlf. 1565

Thisted

THISTED OFF. MARKEDSHAL ^{1/5}

THISTED

Husk Julefotografiet fra

KEHLET

er et varigt Minde

Thisted - Storegade 9

C. Smed Christensen

DSB-Vognmand

Thisted - Nytorv 2

Tlf. 71

Brødrene Jensen

Billed- og Stenhuggeri
Gravmonumenter bedst og
billigst.

Thisted - Tlf. 94

Thomas Pedersen

Storegade 21 - Telf. 1033

Thisted

Thisted Kostefabrik

C. Th. & I. Mikkelsen

Thisted . Tlf. 605

De rigtige Møbler - til de rigtige Priser

Frøkjær Knudsens Møbelhandel

Thisted - Asylgade 9 - Tlf. 467

P. Boddum Nielsen

1. Kl. Wienerbageri

Thisted - Vestergade 59 - Tlf. 684

Ydby

Alfred Pedersen

Smedemester

Udfører Arbejder for DSB

Ydby - Tlf. 30

Edvard Jensen

Maskinsnedkeri

Udfører Arbejder for DSB

Ydby - Tlf. 2

Sjørring

Lars Larsen

Tømremester

Sjørring - Tlf. 35

Sjørring Installationsforretning

v/ Kaj Olsen

Udfører Arbejder for DSB

Sjørring - Tlf. 25

Peter Gasberg

Blikkenslager - Aut. Gas- og
Vandmester

Udfører Arbejder for DSB

Sjørring - Tlf. 4

Karl Saugbjerg

Smedemester

Udfører Arbejder for DSB

Sjørring - Tlf. 48

Bedsted

I. Philip Facius

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Bedsted . Tlf. 59

P. Gramstrup

Tømremester

Udfører Arbejder for DSB

Bedsted . Tlf. 61

Hurup

Hurup Savværk og Tømmerlager

A. Henriksen

Alt i Bygningsartikler

Udfører Arbejder for DSB

Hurup . Tlf. 75

Snedsted

Krogsgaard Poulsen

Tømremester

Udfører Arbejder for DSB

Snedsted

Niels P. Hansen

Smedemester

Udfører Arbejder for DSB

Snedsted - Tlf. 45

Snedsted Andelsmejeri

Tlf. Snedsted 6

Snedsted Brugsforening

Afdeling A

Snedsted - Tlf. 12

Snedsted Brugsforening

Afdeling B

Snedsted . Tlf. 97

Uglev

P. Lund Weisbjerg

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for DSB

Uglev . Tlf. 42

E. L. Mikkelsen

Smedemester

Udfører Arbejder for DSB

Uglev . Tlf. 32

23. Banearbejder H. J. Hansen, Nyborg H, styrtede i formd. ned fra perrontaget på Nyborg st. Han slap nogenlunde heldigt fra faldet, men havde dog fået den ene skulder af led, ligesom han havde brækket et par ribben.
22. I S-togsremisen på Kh blev tre remisearbejdere alvorligt forbrændt ved eksplosion i benzindamp. Man var i færd med at rense nogle maskindele i et jernkar med benzin. En af dem tabte herunder et af stykkerne ned i karret, hvorved der opstod en gnist, der fremkaldte en eksplosion, og en stikflamme slog ud og ramte arbejderne i ansigtet og på armene. De to af dem blev indlagt på hospital med anden grads forbrænding. Det hævdes, at man har foretaget rensning på denne måde i 15 år, og at det er første gang et sådant uheld er indtruffet.
25. En 59-årig kvinde blev i eftermd. påkørt og dræbt af et tog lidt syd for viadukten ved Aarhusvej i Viborg, da hun ville skyde genvej over sporene.
25. En 79-årig mand stod ved 18-tiden af et S-tog på Nordhavn st. før dette var standset. Han faldt om på perronen, hvorved han pådrog sig hjernerystelse og hudafskrabninger.
27. Da færgen FYN i nat sejlede fra Nyborg tog den grunden ved Avernakke, hvor den sad fast i fem timer, indtil dampfærgen PRINS CHRISTIAN fik slæbt den af grunden. Da færgen ingen skade havde lidt, gik den straks ind i normal tur.
28. De årlig tilbagevendende godstog stop ved løvfaldstid i skovene ved Sorø fandt sted ved 18-tiden. Et efterfølgende tog blev forsinket i 85 min., og de to aftenlyntog til Jylland forsinkedes i 50 min.
30. Et rangerloko afsporede ved midnattid på Ringkøbing st. Hjælpetog blev rekvireret fra Struer. Under hjælpe-mandskabets arbejde på at få maskinen på sporet gled nogle klodser så maskinen faldt ned igen. To af disse remisearb. Chr. Jensen og N. C. Mad-sen, Struer, blev ramt og fik derved lettere kvæstelser.

★

14 dages hæfte.

Ved behandling af sagen mod ekstra ledvogterske Inger Andersen, der ikke

havde lukket bommene ved Soderup over-skæringen d. 16. maj i år, oplystes det, at hun først dagen efter uheldet havde underkrevet erklæringen om, at hun underkastede sig samme regler m. h. t. disciplinære forseelser, som indeholdes i tjenestemandsløven. Forsvareren mente ikke man kunne dømme for uagtsom manddrab — konsekvensen ville så ikke stå i et rimeligt forhold til forseelsen. Domsmandsretten idømte Inger Andersen 14 dages hæfte og pålagde hende at udrede sagens omkostninger.

★

Ballerup station.

Stationspladsen på Ballerup st. står foran en større udvidelse, da det er meningen at anlægge 4 depotspor for S-togsstammer, idet pladsen på depotsporene ved Dybølsbro er for trang.

★

Fanø overfarten.

Som tidligere meddelt her i bladet, har der været ført forhandlinger mellem post- og telegrafvæsenet og DSB om at DSB skulle overtage denne færgeoverfart. DSB er slet ikke interesseret heri da man ikke kan se fortjenstmuligheder på Fanø, hvor busserne klarer hele trafikken, der er af beskedent omfang. Af samme grund har DSB også afslået at udarbejde planer om en bro til Fanø.

Det er ikke alle, der ved —

at befalingsmændene i hjemmeværns jernbanekompanierne i denne denne måned er på hjemmeværnsskolen i Nymindegab for at lære de mest sårbare punkter på en jernbanestrækning at kende.

at DSB arkitekterne for tiden er ved at udarbejde et DSB neon bomærke til



alle landets stationer svarende til S-bane neon skiltene.

at den nye DSB automobilfærge, der bygges på Frederikshavn skibsværft, vil være klar til stabelafløbning i december.

at DSB er gået i gang med opførelsen af to nye omformerstationer, den ene i Øster anlæg ved Østerport st. og den anden ved Jægersborg st., hvilket vil koste 2 mill. kr.

at der i sommer har været befordret 326.000 rejsende med de internationale tog, en stigning på 50.000 rejsende.

at Herlev stationsplads står foran en større udvidelse, og at man i den anledning har eksproprieret en række villaer til beløb på næsten 300.000 kr.

at DSB mangler 220.000 sveller af de 350.000, som skal bruges i indeværende år.

at militæret ønsker at DSB ambulancevogne bevares som støtte i krigstilfælde.

at det koster 140.000 kr. om året for station og kommunerne at opretholde driften på Odense—Nr. Broby—Fåborg banen.

at DSB har indhentet tilbud på bygning af 200 nye kølevogne.

at den ikke særlig imponerende viadukt ved Brøndbyøstervej har kostet 1 mill.

at generaldirektør Terkelsens valgsprog er: hæng i!

at en togbetjent i Esbjerg er beskyldt for at have lavet svindel med returbilletter. Generaldirektoratet har anmodet togbetjenten om at anlægge injuriersag mod vedkommende mand.

at DSB søger koncession på rutebildrift Ballerup-Frederikssund.

at Scandia, Randers, har fået forespørgsel om levering af jernbanevogne til en lang række lande, bl. a. ønsker Siam at købe langt over 100 vogne. Også Tyrkiet, Balkanlandene, Sydamerika, Ægypten og et par europæiske lande ønsker at blive forsynet fra vor verdensberømte virksomhed i denne branche.

at der på finansloven 1952/53 er afsat et beløb på 3 mill. kr. til færdiggørelsen af dobbeltsporet Randers—Ålborg.



Bred.

Stationsforst. L. K. J. Nøhr, Hjulby, er efter ans. forflyttet til Bred st., hvor stfst. V. Læssøe e. ans. er flyttet til Børkop, hvor stfst. N. J. Jensen har søgt afsked på gr. af alder (69 år).

Frederikssund.

Trafikktl. T. O. C. Sørensen, Gb., er forfremmet til stationsforst. ved Frederikssund st., hvor stfst. N. P. Larsen har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

Fruens Bøge.

Trafikkontrolør P. Munkebro, Odense, er e. ans. forfremmet til stationsforst. ved Fruens Bøge st., hvor stfst. J. K. Rasmussen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Glejbjerg.

Trafikeksp. H. L. O. Stagaard, Sommersted, er forfremmet til stationsmst. ved Glejbjerg st., hvor stfst. C. J. Madsen e. ans. er flyttet til Nårup st.

Knarreborg.

Stationsmest. V. E. A. Pedersen, Gern, er e. ans. flyttet til Knarreborg st., hvor stfst. A. Hyllested har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

Ry.

Stationsforst. P. W. Seiersen, Tarm, er e. ans. flyttet til Ry st., hvor stfst. V. Bergeholt har søgt afsked p. gr. af alder (65 år).

Dødsfald.

Pens. lokofører H. P. Lytver, Struer, 84 år.

Pens. lokofører N. C. Christensen, Roskilde, 82 år.

Pens. lokofører H. C. Fejring, Esbjerg, 73 år.

Pens. stationsforst. S. A. Barmer, Glumsø, 72 år.

Ovpt. A. L. Faldborg, Bjerringbro, 64 år.

Baneformand P. H. Kolbech, Bolderslev, 60 år.

Togfører J. L. Ramstad, Kh., 59 år.

Værkmst. H. F. K. Larsen, Cvk., Århus, 59 år.

Stationsbetj. S. L. Svendsen, Åbenrå, 57 år.

Lokofører L. Mahs, Herning, 56 år.

Remisearb. B. Nielsen, Fredericia, 33 år.

Stationsarb. B. Thygesen, Kh., 23 år.



Togrevisor Rasmussen, Dybe, har fortalt nogle jernbanehistorier til Social-Demokraten, og her følger et par stykker af dem:

Vestjyderne holder af et slag poker, medens de øvrige jyder helst spiller mausel, det er mest handelsfolk, der spiller, og de er nogle dejlige mennesker at køre for. Jeg husker en tur for nogle år siden fra Struer til Esbjerg. I en vogn sad tre herrer og spillede kort. Der var 7000 kr. i puljen. Jeg gjorde opmærksom på, at deres vogn skulle frakobles ved næste station. Vinderen ville indkassere puljen, men de øvrige holdt på, at spillet skulle fortsætte i en anden vogn. Det kom til regulært håndgemæng, og jeg måtte gå imellem og fik dem »læstet« ind i en anden vogn. Hvem der fik de 7000 kr., blev jeg ikke klar over.

— Jeg husker i toget fra Struer til København en stor, kraftig sømand. Han sagde ingenting til de andre, men sad bare og stirrede stift på dem og spyttede med mellemrum på gulvet. Så blev jeg tilkaldt. Han vedblev at stirre og spytte. Så bad jeg ved næste station om at få en politibetjent til toget i Horsens. Han kom også, det var en lille, spinkel mand. Han gik ind til sømanden og så på ham. Denne stirrede på politimanden og spyttede. Så sagde betjenten til mig: Jeg kan desværre ikke foretage mig noget.

Så bad jeg ham sørge for, at der var tre politimænd på perronen, når toget kom til Fredericia. De var der også med en overbetjent i spidsen og gik ind til sømanden. Han stirrede på dem, rejste sig og forlod toget uden et ord. Overmagten var for stor.

— Det var i lyntoget København-Ålborg. En dansk-amerikaner kom og spurgte, om jeg havde en siddeplads til ham. Jeg sagde, at han kunne få en plads til Korsør, men herfra skulle en dame fra Nykøbing F., som havde bestilt den, have pladsen. Da damen ankom, var hun ret aggressiv, fordi hun så sin plads optaget. Det kom til et mindre skænderi mellem

dem som endte med, at herren inviterede på frokost med tilbehør på færgen. Da de kom ned i toget igen, bestilte han sjusser, og da jeg kiggede til dem i Vejle, sad hun på skødet af dansk-amerikaneren.

Hun skulle til Randers, men inden vi nåede dertil, kom hun hen til mig og spurgte, om jeg ikke ville låse hende ind på toilettet, fordi dansk-amerikaneren var for nærgående. Det gjorde jeg. Damen havde trukket vinduet på toilettet ned, og på perronen i Randers stod hendes mand og ventede. Han opdagede hende, og så måtte jeg låse toilettet op igen. Hun var ikke videre glad for at komme ud til sin mand, og »indespærringen« var nok arrangeret for, at hun kunne køre med dansk-amerikaneren til Ålborg.

Juleaftensdag 19,15 kørte jeg fra Esbjerg til Hvidding, dengang grænsestation. Der var stærkt snefald, og al toggang blev indstillet. Ved grænsen blev vi inviteret til at danse om juletræet hos toldvæsenet. De rejsende deltog også — på nær tre damer, som vi fandt lidt mistænkelige. Tolderne anviste dem så plads i et lille værelse med en overophedet kakkelovn. Det varede heller ikke længe, før fedt og margarine løb hen ad gulvet. Damerne havde skjult det, bundet op med en snor, på kroppen!

Om procenter.

— Du er ikke rigtig klog, hvorfor i alverden sidder du dog her og drikker dine penge op i brændevin? Du skulle gøre som jeg — jeg sætter mine penge i banken.

— Får du 45 % der?

— Nej, hvor kan man få det?

— Der kan du se. Jeg sætter mine penge i snaps og får altid 45 %!

Ikke på kredit.

— Ih se, hvor du er fin i tøjet. Hvor kan man få sådant på kredit?

— Det er skam ikke købt på kredit, for jeg har lånt pengene og betalt kontant!

og så var der —

klager vedrørende rejseafbrydelser, rejse i forkert tog o. l. må henvises til skifte retten.

De bor og spiser godt og billigt paa
Afholdshotellet

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

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

Vagn Pedersen

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

N. C. Nielsen

»Frem«
Tobak og Lædervarer
Herning . Tlf. 466

Christine Petersen

Trikotageforretning
Østergade 19
Herning . Tlf. 190

MØBELGAARDEN

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

Ejnar Lange

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

Viktualieforretningen

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

Ubbe's Damesalon

Skolegade 49
Herning . Tlf. 1843

Herning

Husk NYMA TRICO

Alt i Trikotage
Mary Nielsen
Herning . Skolegade 18

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

Struer

»Centrum«

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

Chr. Christensen

Glarimesterforretning
Leverandør til DSB
Struer . Østergade . Tlf. 161

Struer

M. A. Schou's Sønner

Slagterforretning
Struer - Tlf. 245-434

Husk »Grand Salon«

Struer Torvet
Anbefaler sig med I. Kl. Arbejde
Tlf. 329

Husk Pensionatet

Struer - Østergade 20

GRÅBØLS tømmer & maskinsnedkeri

Struer . Holstebrovej 59
Tlf. 91

Hvis det bedste af alt,
man vil unde sig selv,
skal man blot vær' Gæst paa

Stigaards Hotel

Struer . Tlf. 100

★

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

Odense Jord- & Beton

Cooperativ Entreprenørforretning
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

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

Gasjusteringen

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

Hans Rasmussens Sønner

Slagtermestre
1. Kl. Kviekød . Kalvekød
og Flæsk
Nørregade 40
Odense . Tlf. 1251

C. P. Jensen

Hamlet og Brito Cykler
Reparationsværksted
Skibhusvej 207 . Tlf. 6154
Odense

P. M. Pedersen

Slagtermester
Kun 1. Kl. Kød . Flæsk . Paalæg
Nyborgvej 96 . Tlf. 3732
Odense

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer
Odense . Vesterbro 3
Tlf. 4710

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

Randers

Gørup Christensen

Installationsforretning
RANDERS
Houmeden 11 . Tlf. 2115

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Importkompagniet $\frac{1}{2}$

Kalundborg
Tlf. 33

M. Pedersen

Glarimester
Udfører Arbejder for DSB
Odense . Kongensgade 69 B
Tlf. 4515

Horsens

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

$\frac{1}{2}$ 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

$\frac{1}{2}$ K. Steiniche
Vestergade
Horsens . Tlf. 304

Husk

Østergades Bageri

Østergade 24 . Tlf. 1444
Horsens

★

Esbjerg

L. Pedersen & H. Christensen

Murermestre
Udfører Arbejder for DSB
Esbjerg . Gormsgade 26

I-MÖLLER HØRGAARD
URMAGER & GULD- & SØLV-
KONGENSGADE 75

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

Scaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.
Esbjerg

C. Erichsen

Statsaut. elektr. Installatør
Udfører Arbejder
for Varde-Nr. Nebel Jernbane
Kræmmergade 11
Varde . Tlf. 91