

# Jernbane-Bladet



Julen 1951



## **A/S KJÆRS MØLLES FABRIKER**

*Klædefabrik, Aalborg*

Grundlagt 1851

Telefon 160      Telegram-Adresse: Kjærsmølle

## **»AKAFA« Fabrikerne**

A. m. b. A.

Kasein til industrielle  
Formaal.

Alle faste Ostesorter  
samt kondenserede  
Mælkeprodukter.

**Svendstrup Jyll. . Tlf. Svendstrup 98 - 198**

## **Auto-Duco Lakereri**

v. Frede Frost

*Lastbiler, Vare- og Personbiler*

Saavel nyt som Reparationer -- Flere Aars Erfaring.  
Udfører Arbejder for DSB

**Aalborg, Hobrovej 76**

**Tlf. Alba 10446**

**Nyhavnsgade 12, Aalborg**  
**Telf. 3355 - 2 Linier**

## **Mejer Antonsen**

*Produktforretning*

## **M. Thomsen Støtt & Søn**

Murermester og Entreprenørforretning

Udfører Arbejder for DSB

**Aalborg**

**Tlf. 1992 - 4983**

*Husk Salaterne fra*

## **A/S B. Bech's Salatfabrik**

de eneste velsmagende.

Aalborg, Annebergvej 14

Tlf. 1802 - 4432

## **A/S Christiansen & Nielsen**

Trælasthanvel

Aalborg

## **Nørresundby Brøndanstalt**

A. Bach & Søn

Telefon 1100

Telefon 1100

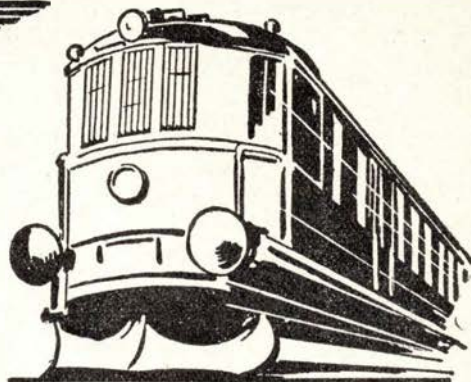
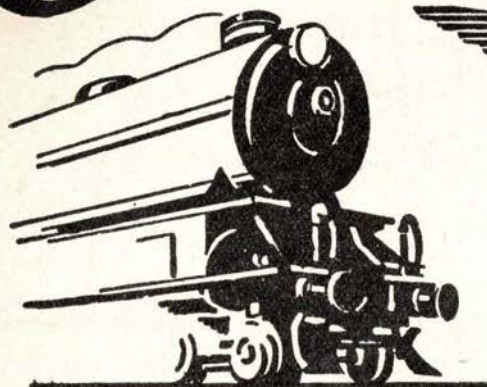
## **P. Andresen & Co.**

Orgel og Harmoniumfabrik — Pianoforhandler

Aalborg, Langesgade 10

Tlf. 2196

# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

8. årgang nr. 12

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

December 1951

## INDHOLD:

14 spørgsmål til trafikministeren	Side 247
En rejse til eventyrlandet . . . . .	« 249
Danske jernbanestationer, nr. 46 .	« 251
Månedens interview . . . . .	« 253
Månedens emner . . . . .	« 257
Kværulanten spørger . . . . .	« 259
Københavns Hovedbanegård 40 år	« 260
Høng-Tølløse banen 50 år . . . . .	« 262
Mens vi venter på tog . . . . .	« 265
I samtalens løb . . . . .	« 267
Rundspørgen . . . . .	« 269
D. E. F. A. . . . .	« 271
Privatbane nyt . . . . .	« 275
Måneds magasinet . . . . .	« 277
Til og fra læserne . . . . .	« 279
Juleknas . . . . .	« 280



*Akvasan*

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

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

**STEINMETZ & CO. A/S**

Vester 81 94

MINERALVANDSFABRIK

Vester 81 94

CARIT ETLARSVEJ 10

KØBENHAVN V.

FREDERIKSGADE 19  
CENTRAL 703  
KØBENHAVN K.

*L. Paulsen & Co.*  
GROSSERERE

## BRDR. LARSEN

Gas- Vand & Sanitet

Leverandør til DSB

HOSTRUPSVEJ 4  
KØBENHAVN V  
CENTRAL 2791

## Dansk Staal Industri <sup>A/S</sup> af 1933

Værktøj for Vej og  
Jernbaneanlæg

KONGENS LYNGBY

<sup>A/S</sup> SANO

Hedehusene - Tlf. 400

## VIKING



ALMEX Biletmaskine  
FRANCOTYP Frankermaskine  
KIENZLE Additions- og Bog-  
holdermaskine.

## K. J. GRØNBECH

Østerbrogade 44  
Tlf. C. 9955 & Øbro 9955  
København Ø.

*E. Sommer*

AUTOFORHANDLER

Uplandsgade 72  
København S . Tlf. Su. 6868

## Peter Jensen

Ost en gros

Hestemøllestræde 6  
København . Tlf. 4833

## Dansk Flaskegas



# 14 spørgsmål til trafikministeren

På et nylig afholdt møde i Korsør, hvor trafikministeren var tilstede, blev der efter princippet »Hvis jeg havde ham her« stillet 14 spørgsmål, som alle blev besvaret af ministeren. Referat efter »Korsør Avis«.

## 1. spørgsmål:

*Hvorfor har DSB ikke helt eller delvis overtaget dampskibsforbindelsen Korsør-Kiel? Denne rute ville ikke have krævet nær så store udgifter som etableringen af Grossenbrode-forbindelsen.*

Set fra en Korsør-borgers side er det helt rigtigt set — men reelt set er det en fejltagelse, at der er investeret store summer i Grossenbrode-forbindelsen. Anlægene i Gedser og færgen havde man, så den eneste reelle udgift man havde dertil var anlæget af tilkørselsvejen. Dem der har haft udgifterne her er tyskerne. Hvad angår Korsør-Kiel-ruten, har DSB været med her tidligere, men det var en underskudsforretning. Nu skummes der ganske vist fløde på ruten. Det kan man jo sags-tens, når man indstiller ruten, så snart sejladsen ikke svarer sig, men det kan et statsforetagende ikke tillade sig. At Grossenbrode-ruten er dødsdomt, når Rødby-Fehmern-ruten kommer, er uden tvivl rigtigt. Men der var flere forhold at tage i betragtning bl. a. var det et spørgsmål om at komme igang for svenskerne havde været der og sagt habs, derfor valgte vi Grossenbrode-ruten, hvor vi kom hurtigt og billigt ind.

## 2. spørgsmål:

*Hvorfor har DSB ikke vist Korsør by og havn det hensyn at flytte sin gods-ekspedition og rangeranlæg til et sted nord for byen?*

— Forholdet er det, at der er historie i det. Da overfarten i sin tid blev besørget af småskibe, lagde disse til, hvor gxp. nu ligger, og i 1856 blev jbst. også anlagt her. Derfor har DSB ikke alene formel, men også juridisk ret til at disponere over det nævnte terræn, og for banens kunder ligger gxp. også godt. Da sejladsen i 1904 for alvor begyndte at udvikle sig anlagdes den nuværende jbst., og der har siden da ofte været fremsat krav om flytning af gxp. og rangerterræn. Sidst var det i 1945,

hvor der blev optaget forhandling mellem DSB og Korsør havneudvalg om en flytning til strækningen mellem Halskov og Tårnborg. Dette projekt må kræve den nuværende viadukt erstattet af en tunnel, som DSB ikke ville bekoste, og man bad derfor Korsør stille med kontanterne — men siden har DSB intet hørt til sagen.

Noget andet er, at tilkørselsforholdene til færgelærerne er mildest talt elendige i betragtning af, at den årlige biltrafik er over 200.000 vogne, men her er der færdige planer om ny tilkørselsvej, så snart det er muligt at komme igang med bygning af et 4. færgelæje.

## 3. spørgsmål:

*Hvorlænge skal skatteborgerne finde sig i at betale det uhyre underskud, som DSB hvert år fremkommer med?*

*Kan regeringen tænke sig at indkalde amerikanske jernbanespecialister, som kan rationalisere de danske jernbaner? og vil man følge disses råd og vejledning?*

— Det var et lumsk spørgsmål, bemærkede trafikministeren, men jeg kan begynde med at oplyse, at DSBs underskud i det sidst afsluttede regnskab er faldet fra 65 millioner til 46 millioner. 46 millioner er ganske vist heller ikke noget morsomt underskud, men det skyldes i hovedsagen to ting. Dels at lønningerne i regnskabsåret steg med 15 millioner — det skal ikke forstås som et angreb på lønstigningen — blot som en konstatering af fakta — og dernæst — og det er værre — prisstigningen på kullene. I 1939 betalte vi 30 kr. pr. ton — i dag 160 — 180 kr. — hvis de da i det hele taget er til at skaffe. Det er en prisforhøjelse, der kan mærkes — en seks-dobling — men billetpriserne er ikke samtidig seks-doblet. Partierne har ikke

villet — eller måske ikke turdet lade billetpriserne stige tilsvarende. Indtægtsstigningen har altså ikke fulgt med udgiftsstigningen.

Til spørgsmålet om de amerikanske specialister kan jeg bemærke, at mange af vore dygtige jernbaneingeniører i de senere år har været sendt til USA på studiebesøg — en trafik som vi i fremtiden venter os meget af, og jeg er af den mening, at det er langt bedre at lade vore egne komme ud end at lade amerikanerne komme ind. De er dog uden kendskab til specielle danske forhold.

Men iøvrigt er rationaliseringen sandelig begyndt indenfor statsbanerne.

## 4. spørgsmål:

*Er der så megen kontakt mellem forsvarsministeriet og trafikministeriet, at man har truffet aftale om ved den påtænkte marinebasis i Korsør at anbringe en så stor flydedok, at statsbanefærgerne årlige eftersyn etc kan foretages der? Mon ikke der kan spares en del penge ved et sådant arrangement både direkte og indirekte derved, at der så altid vil være arbejde nok til værftsarbejderne ved marinebasen?*

— Må jeg have lov til at stille modspørgsmål, spurgte trafikministeren? Hvor meget ved spørgeren om marinebasen? Mig bekendt er der endnu ingen endelig afgørelse.

Men lad os blot sige den kommer og flydedokken med, hvem siger så, at den flydedok marinen behøver er stor nok til færgerne? Og en anden ting er, at DSB — bortset fra højsæsonerne — konstant har en færge til værftseftersyn — hvornår skulle der så blive plads til marinens fartøjer — og hvem siger i det hele taget, at marinen ikke selv ville have konstant brug for den nævnte dok? Og noget helt andet er, at DSB har nogle fordelagtige aftaler med for eksempel Orlogsværftet — kan man sådan uden videre tilsidesætte sådanne?

## 5. spørgsmål:

*Vil det ikke være rimeligt, at DSB viste nogen good will overfor Korsør og optog realitetsforhandlinger om en for-*

Aktieselskabet

**Aarhus Privatbank**



Aarhus  
Hovedkontor

København  
Nygade 1

højelse af det nærmest latterligt lille beløb på 12.000 kr., som man betaler til Korsør havn i havnepenge.

Når man tænker på færgetrafiken og hvad den betyder, hundredtusinder af rejsende, hundredtusinder af biler og jernbanevogne med hundredtusinder af tons gods, så er 12.000 kr. faktisk en dårlig vittighed.

Man kan vel heller ikke bygge på en anden vedtagelse eller overenskomst fra forrige århundrede, hvor ingen kunne ane udviklingen.

Altså kunne der ikke komme en forhandling i stand?

— Forhandling svarede trafikministeren, altid! Forleden forhandlede jeg med Nyborg, og Korsør skal også være velkommen. Er det helt godt giver jeg en cigar. Nyborg beklagede sig forresten over, at færgepersonalet bor her i Korsør. Man gjorde krav på halvparten. Men jeg lovede dem ikke noget. Sig så ikke, at jeg ikke er flink.

Imidlertid er forholdet det, at den udvikling for færgetrafiken, der har fundet sted — og som er uden sidestykke — har staten æren af. Korsør selv har været passiv. Jeg sagde ikke et ord om, at man har været søvrig — det røber de spørgsmål, man har stillet mig, at man ikke er — men overfor den udvikling, der har fundet sted og som skulle til, har man været passiv, og dertil kommer at færgefarten ikke har bragt Korsør havn forøgede udgifter. Sejldybden skal i Korsør havn være 8 meter — men da færgerne kun kræver godt 5 meter skal der meget til, før der kan blive tale om udgifter i den forbindelse.

## 6. spørgsmål:

Vil trafikministeren give nærmere redegørelse for statsstøtten til de indenlandske flyveruter?

— Det er let overset, svarede ministeren. Hidtil har indenrigsflyvningen kostet staten millionbeløb i tilskud, samtidig med at vi har måttet godskrive landings- og belyningsafgifter. Nu har vi selv overtaget butikken og ved at indskrænke lidt på det komfortable er det lykkedes os at etablere ruten til Rønne uden udgifter. Ålborg har vi også kunnet tilbyde en rute — men man var ikke interesseret og sagde derfor nej. Og endelig har vi tilbudt Århus at beflyve Tirstrup med to daglige dobbeltture, uden at det vil påføre byen anden udgift end at godskrive landingsudgifterne. Det vil sige uden direkte udgifter — men blot ved at give afkald på de 30 millioner byen normalt ville få i landingsafgift.

## 7. spørgsmål:

Trafikministeren henviste her til sin besvarelse af spørgsmål nummer 5.

## 8. spørgsmål:

Hvorfor skal korsoranerne betale 2 kr. for en hurtigtogsbillet til København, når 1) der alligevel kun køres sneglefart til Slagelse og 2) der kan køres uden hurtigtogsbillet Roskilde-København? Ned på 1 kr.

— Det med sneglefarten til Slagelse, skyldes det mon ikke, at det går så forfærdelig opad? spurgte ministeren. Hvad de to kroner angår kan jeg iøvrigt oplyse, at mindste-taksten i Sverige for hurtigtogsbillet er 4 kroner — hvis det er nogen trøst. Imidlertid har vi den ordning her i landet, at man på strækninger under 100 kilometer betaler 1 krone ekstra for hurtig tog — og for strækninger over 100 kilometer 2 kroner. Og fra København til Korsør er der 111 kilometer. Man kunne måske nok sige, at det havde været en fordel for Korsør om afstanden kun havde været 99 kilometer — men så havde man jo ingen havn haft. Og så har Korsoranerne jo endelig den fordel, at alle tog stopper her i byen og derfor kan benyttes.

## 9. spørgsmål:

De konservative indførte aldersrenten. Lad folkepensionen afløse den og giv så aldersrentenyderne to årlige fribilletter til statsbanerne.

— Det med fribilletterne skal jeg tage til overvejelse, lovede trafikministeren. Og hvad folkepensioneringen angår stillede de konservative allerede forslag om en sådan i 1929. Den gang blev det sablet ned — men jeg tror, at vi er kommet dertil, at der i dag vil være flertal på rigsdagen for en sådan ordning — og vi bliver simpelt hen nødt til en dag at føre det ud i livet. Jeg mener hermed også at have besvaret det 11. spørgsmål, der lyder: »Hvorfor bliver folkepensionen stadig syltet?«

## 10. spørgsmål:

Hvorfor har man ikke her i landet den svenske familiebillet, d.v.s. 25 pct.s rabat, når far + mor + bar eller børn under 16 år rejser sammen 100 km eller mere?

Ministeren rommede sig. — Svenskerne er sandelig ikke for gode. De kender ikke til 8- og 14-dages kort. Heller ikke måneds-kort. Og iøvrigt har vi her i landet en rabatorgning, der gælder for fire mennesker, der rejser fra 30 til 270 kilometer. Og vi kræver ikke engang, at man skal være i familie med hinanden!

## 12. spørgsmål:

Et fiskerispørgsmål.

## 13. spørgsmål:

Kan ministeren svare mig på følgende: Kan post-, telegraf- og toldvæsnetts personale ikke få en eller to frirejser om året, således som DSBs ekstramandskab har det?

— Jeg kan udmærket forstå den tanke, der ligger bag — men desværre tror jeg, at en sådan ordning ville påføre staten alt for store udgifter, svarede ministeren. Mange andre ville jo sikkert følge efter. At DSBs personale får frirejser skyldes, at de fuldt og helt har med DSB at gøre.

Og endelig svarede trafikminister Victor Larsen følgende på det 14. og sidste spørgsmål der lød:

## 14. spørgsmål:

Ønsker trafikministeren, at færgefarten også i fremtiden skal opretholdes nogenlunde rettidig i al slags vejr selv om dette ikke altid kan ske uden en vis risiko og selv om man med den nuværende forcerede sejlads ikke altid kan overholde lovens forskrifter til punkt og prikke?

Når, skibsføreren fortsat tager det fulde ansvar herfor, vil ministeren da arbejde for en ændret indstilling og forståelse hos presse og publikum for muligvis derved at fjerne den usikkerhed og harme, som i øjeblikket fylder os?

— Jeg forstår også her tankegangen og tonen — og jeg vil give mit ubetingede ja for medvirken til at gøre pressen mere forstående. Det at fejle er nemlig så uhyre menneskeligt. Og det bør bemærkes, at selv om færgesejladens i dag er forceret som ingen sinde tidligere, er færgeuheld færre end før. Imidlertid fylder den tanke om det, der kunne ske ved et virkeligt færgeuheld os med gru — og det er det, der er baggrunden for pressens reaktion. Men det gør ikke trykket for personalet mindre. Og man bør altid afholde sig fra at stene sin broder. Vi der selv kører bil ved, at det til tider kun skyldes held, at vi kommer hjem med lemmerne i behold.

— De små ting og de store ting, sluttede trafikministeren. De små spørgsmål — de store spørgsmål. Hvad er småt? Hvad er stort? Det, der i denne tid sker rundt om os — de chok vi daglig påføres — er vel de store ting, men jeg tror, at det er godt — at det er sundt for vor sjæl — at vi også har små bekymringer. Små ting der kan optage os. Og vi skal ikke foragte disse små ting — for i dem ligger de store.

Trafikministeren hilstes med kraftigt og langvarigt bifald.

# En jernbanerejse til eventyrlandet mod nord.

Tekst og foto: K. Stampe, Århus.

Sverige er et meget langt land — meget længere, end man i almindelighed regner med. Men når man har foretaget rejsen helt op til det nordlige Lapland, bliver man klar over dets kolossale længde. Fra Danmark er det med hurtigtog en rejse på omtrent to døgn. Men når man først er nået herop, har man en natur foran sig så storslået og skøn og ejendommelig, at man er glad for, at man har foretaget den lange rejse.

Den første del af turen gennem Sverige er jo ikke ulig en rejse gennem Danmark. Men er man først nået et stykke op nord for Stockholm, forandres naturen. Man kører gennem mægtige skove, buldrer hen over vældige broer, hvor elvene nedenunder bruser og fosser. — Natrejsen er en oplevelse for sig. Det er umuligt at sove. Naturen skifter stadig karakter. Kl. 23 er det mørkt, som det nu er en sommernat, men ved midnatstid er det ved at blive lyst igen. Vi mærker, vi er på vej mod midnatssolens land. — Efterhånden som vi nærmer os Boden, Sveriges store fæstningsværk mod nord, bliver naturen mere øde. Vi kører gennem lange strækninger med vilde moser, fuldkommen ubeboede. Ved middagstid når vi Boden, men få minutter efter ruller toget atter videre mod nord. Da vi har kørt nogle timer, sagtner toget pludselig farten, og samtidig høres et langtrukket signal fra det elektriske loko, man styrter til vinduet —, et stort skilt fortæller de rejsende, at man nu passerer polarcirklen. Vi er så i midnatssolens land. Hen på eftermiddagen når vi Gällivare, og her stifter vi bekendtskab med de første bjerge, vi lægger bl. a. mærke til malmbjerget »Dundret«. Men toget haster videre mod nord. Bjergene bliver højere, og snart ser

vi de første bjerge med evig sne. Det er en ejendommelig og smuk jernbanerejse her ind mellem fjeldene. Ved de små stationer, vi passerer, ser vi enkelte lapfamilier, ellers er her næsten mennesketomt. Ved aftenstid når vi malmbyen Kiruna, vort første bestemmelsessted. — Vi har nu siddet i toget i mange, mange timer, men er ikke særlig trætte. De svenske tog er behagelige at rejse med; og selv om togene her til Lapland går igennem direkte Stockholm-Narvik, en strækning på ca. 1650 km, er her fuldkommen rent i vognene; man har den gode ordening, at der følger kvindeligt rengøringspersonale med togene. Af og til kommer en dame og fejer gulv, tømmer askebægre og affaldskurve og hælder frisk vand i drikkevandsbeholderne.

Ved Kiruna, især i malmbjerget »Kirunavaara«, brydes en malm af særlig fin kvalitet. Den består af magnetjernsten, og malmen behøver ikke særlig rensning for fosfor. Al malmen transporteres med malmbanen til Narvik i Norge, hvorfra den udskibes. Fra Kiruna afgår daglig 19 malmtog. Hvert tog består af 44 specielt til denne transport byggede vogne, der hver tager 35 tons malm, så man forstår, det er mange tusind tons malm, der daglig brydes ved Kiruna. Malmen er en god indtægtskilde for Sverige, og den bringer megen god valuta til landet. En tur med sporvogne nop til og igennem malmbjergene er en stor oplevelse.

Vort næste mål på rejsen er Abisko turiststation, der ligger ved malmbanen Kiruna-Narvik. Abisko turiststation er centrum for mange turistert kortere eller længere ture i højfjeldet. Den er smukt beliggende ved søen »Torne-träsk«, der ligger i ca. 400 meters højde over havet. —

Det er meget vanskeligt at bedømme afstandene heroppe i højfjeldet. Da vi stod ved bredden af »Torneträsk« og ventede på, at den lille motorbåd skulle sejle os over til den nordlige bred af søen, skulle man tro, at der kun var et par km derover, men der er ca. 30 km. Det er den rene, tynde, blå luft, der er årsagen hertil. — Det er tidligt på formiddagen, da den lille motorbåd tøffer afsted med os ud over »Torneträsk«. Vejret er strålende klart og friskt, som det som regel er her i højlandet. Det er en ejendommelig følelse at sejle her på søen i højfjeldet. Rundt omkring ser man de sneklædte bjerge — ofte går en sky så lavt, at den dækker nogle af bjergtoppene. — Hen ved middagstid når vi søens nordlige bred ved lapplejren »Djupviken«. Det er tydeligt at se, at denne lapplejr ofte får besøg af turister. Straks, da lapperne får øje på båden, løber en del, især kvinder, ned til stranden for at sælge varer, de selv har forarbejdet. De har papirknive og dolke af rensdyrben, sko og støvler af rensdyrskind og bæltter og huer i farvestrålende mønstre. — Lapperne bor i kåter, de selv bygger. De er uhyre simple. Nogle træafter stilles på skrå mod hinanden, så de danner en spids foroven. Det hele dækkes med rensdyrskind eller græstørv, det er alt. Skorstenen er blot et hul foroven. Stikker man hovedet indenfor i en lapkåte, vil man altid se en gryde hænge over det åbne bål i kåten. Der er kaffe i gryden, Lapperne er ivrige kaffedrikkere.

Lapplejren ligger vidunderlig smukt her ved søens nordlige bred. Det er ikke så sært, at lapperne elsker deres storslåede land — de milevide fjeldstrækninger er deres hjem, deres et og alt. I ca. to vinter-



Elven »Abiskoajok«.



En lappiges »butik«.

## Aalborg

# Vidmar & Berntsen

Klædevarer  
Foersager en gros

Aalborg . Vesterbro 42

Tlf. 621 (fl. l.)



## Lomborgs Planteskole

Granhøj v. Aalborg  
Telf. 101 - 999

Træplanter til Have og  
Kirkegaard.  
Mark og Skov. - Plænegræs.

## S. Zachariassen

Aut. Installatør  
Aalborg . Louisegade 7  
Tlf. 4652

## Varme-Smeden

M. Svenningsen  
Aalborg . Cabelsgade 3  
Tlf. 9518

## Svend Hansen

Linoleum — Løbere  
Stort Udvalg  
Aalborg . Danmarksgade 3  
Tlf. 9514

## Aalborg

### Povl Ravnholt

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

### GUNDERSEN

Slagtermester  
Leverandør til DSB  
Aalborg  
Danmarksgade 54 . Tlf. 4931

### Maskinfabriken Lindholm

A. E. Knudsen  
Nørresundby . Tlf. Aalborg 3121

### Hjalmar Wendelboe

Arbejdstøj en gros  
Aalborg

## Nibe

# Limfabriken »Limfjorden«

N I B E

### Nibe Jernhandel ½

Nibe . Telf. 32

## Hadsund

### H. Engberg

Plantageejer  
Marienhøj . Tlf. 138  
Hadsund

### Østhimmerlands Tømmerhandel

v. Helge Jensen  
Hadsund . Telefon 112

### Kibæk Trælasthandel

v/ Ebbe Bredmose  
Trælast - Tømmer  
Morsø Støbegods  
Leverandør til DSB  
Kibæk . Telefon 16

## Ikast

### Hans Jensen's Eftf.

Trikotagefabrik  
Ikast . Bredgade 4 . Tlf. 24

### Knud Knudsen

Aut. Elektroinstallatør  
Udfører Arbejder for DSB  
Ikast . Nørregade 37 . Tlf. 126

### JOSVA LIND

Trikotagefabrik  
Ikast . Telefon 107

### Dansk Vigogne Spinderi ½

Ikast . Telefon 150

### O. Vestergaard Poulsen

Trikotagefabrik  
Ikast . Telefon 117

### Johs. Lauridsen

Trikotagefabrik  
Ikast . Telefon 205

### H. C. Hansen

Trikotagefabrik  
Ikast . Telefon 21

### Carl Nyvig

Trikotagefabrik  
Ikast . Kildevej 15 . Tlf. 210

### Ikast Vulkaniseringsanstalt

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

## Arnold Hansen's Trikotagefabrik

Aktieselskab  
Hammerum . Telf. 27



måneder er her mørkt døgnet rundt, og vinteren kan være drøj og kold at komme igennem, men lapperne er vant til det. — På vejen hjem fra »Djupviken« har vi to unge lappiger med i båden, de skal til Abisko for at gøre indkøb.

— Ved elven »Abiskoajok«, der gennemstrømmer Abisko og løber ud i »Torne-träsk«, ligger fjeldet »Njulja«. Det er et af de højeste fjelde ved Abisko, 1163 m. At se midnatssolen fra »Njuljas« top er en oplevelse så stor og skøn, at det er vanskeligt at beskrive den. Vi begynder opstigningen om aftenen ved 21-tiden. Den første tid følger vi en sti gennem den lave birkeskov. Opstigningen her er brat, men dog ikke særlig vanskelig. Og sikken vegetation i skovbunden; mange forskellige blomster med skønne farver fremelsket af midnatssolens stråler. Myg er der også mange af, men den moderne myggeolie, man nu kan købe til at gnide ind i huden, er et effektivt middel, der fuldstændig kan holde myggene på afstand. I 600 m højde ligger skovgrænsen, og i 700 m højde møder vi de første sneklatter. Nu er opstigningen mere vanskelig. Sneen skal man helst undgå, den er hård som sten og meget glat; kommer man til at glide ned ad skråningen, kan det blive skæbnesvangert. I en fjeldsænkning får vi øje på en flok rener, der fredeligt græsser; det er et smukt syn. Vi arbejder os stadig opad. Man må gå rundt om fjeldet, da det er umuligt at stige direkte op ad uden særlige redskaber. Selv om vi har solide støvler på, er det vanskeligt at undgå at få våde fødder. Smeltevandet driver flere steder ned fra fjeldet. Lidt før midnat når vi endelig fjeldets top. Og sikken udsigt! Rundt om ser vi sneklædte fjelde så langt øjet rækker, og midnatssolen stråler mod dem. Den blå luft skifter farver fra blåt til violet, lilla og rød. Det er et skuespil så skønt, så skønt. Det er som et eventyrets land. — Vi opholder os her et par timer og kan næsten ikke løsrive os fra dette storslåede syn. Ved halvtotiden står

## DANSKE JERNBANESTATIONER

46



solen igen højt på himlen som midt på formiddagen hjemme i Danmark, blot vender den mod nord.

Vi begynder nedstigningen, der faktisk er vanskeligere end opstigningen. Da vi igen når ned til skovgrænsen, synger fuglene om kap. Naturen er herlig. Vejret strålende og frisk, ikke en vind rører sig.

— Det er med vemod, vi må tage afsked med dette vidunderlige land, men pligterne kalder. Vi kaster blikket opad mod fjeldskråningerne og hvisker et farvel — men også et: på gensyn.

K. Stampe.

### Jørgensens Rejsebureau

Jernbanegade 7 - Central 2251

ønsker Danmarks Jernbanemænd en god Jul og do. Nytaar. — Som en af DSB's største Kunder tør Jørgensens Rejsebureau vel regne med at se mange af Statsbanernes Personale som sine Kunder i 1952, baade naar det drejer sig om Selskabsrejser og individuelle Rejser.



Midnatssolen.



En svensk kollega på malmbanen.

**Otto Christensen**

Civilingeniør - Entreprenør

Istandsættelse af  
Betonkonstruktioner

C. F. Richsvej 71  
København F  
Telefon Gothåb 7511

Aktieselskabet

**Det Danske Kulkompagni**

Holmens Kanal 42  
Central 9214

**Kul - Cinders - Brændselsolier**

R. 2297

R. 222

S. B. 2249

**Kølerfabriken Danmark**

Vesterbrogade 27  
C. 11625 - Ve. 7625

**Carl Mogensen**

Læsseentreprenør

Nørrebro St. Tlf. Taga 4267

**Dansk Frø- & Silo Selskab ½**

Nyropsgade 37 - Central 12.501

**Dansk Asfaltfabrik ½**

Øster Teglgade  
København SV. - C. 16848

**Holløse Mølle**

E. Buhl

**Korn og Foderstoffer**

Holløse pr. Herlufmagle  
Tlf. Skelby 14 og 15

**Næstved Kvægtorv  
& off. Slagtehus ½**

Næstved . Tlf. 660

**H. C. Andersen &  
H. Brammer**

*Ingeniører & Entreprenører*

Ulrikkenborgallé 31  
Lyngby . Tlf. Lyngby 2472

**Dansk Galoche- &  
Gummifabrik ½**

**Køge**

Tlf. Køge 8 og 1008

**Klarskovgaard**

**KORSØR**

**Banken for Ringsted  
og Omegn ½**

Ringsted . Telefon 1

**Brdr. Christensen's  
Fabriker**

Skuderløse pr. Braaby  
Tlf. Konradsfeld 62

**Glostrup-Væveriet**

Vibeholmsvej 17  
Glostrup - Tlf. 1443

**Danske Andelslagteriernes  
Tarmsalg**

**GLOSTRUP - TLF. 900**

**½ JUNCKERS SAVVÆRK**

**KØGE**

Tlf. 619

**KØBENHAVN**

C. 9764

**AARHUS**

Kongsvang 670

**Cirkus Benneweis**

*Skandinaviens største Cirkus*

# Månedens interview

ved Harald



## Vi snakker lidt om julemærket.

Da vi nu med stærke skridt nærmer os julen, synes vi det var naturligt at høre lidt om det populære julemærke. Julemærket så dagen første gang i 1904, og det mærkelige er, at prisen for mærket er den samme i dag som for 47 år siden. Igennem de mange år har forskellige kunstnere tegnet mærket, og julemærket i år er tegnet af kgl. bygningsinspektør, arkitekt Ths. Havning.

Jeg henvendte mig på julemærkekontoret for at få månedens interview, og var så heldig at træffe komiteens formand, fhv. overborgmester Viggo Christensen, desværre havde hr. Viggo Christensen ikke tid, da andre pligter kaldte. Men kontorets leder, den elskværdige frk. Overgaard, var straks villig til at hjælpe mig med alle de oplysninger, jeg ønskede.

— Kan jeg få lidt at vide om julemærket 1951

— Årets julemærke viser i så klare farver som muligt et rigtig dansk juletræ. Der er den ejendommelighed ved julemærket i år, at kun hvert 4. mærke er ens. Dette giver en ganske morsom variation. Julemærket er i år trykt i godt 50 mill. stk., hvortil er medgået ca. 7 tons papir. Hver dansker kan altså gennemsnitlig få ca. 12 julemærker. Sidste år blev der af hver af landets indbyggere gennemsnitlig købt 11 stk. I 1904, julemærkets fødselsår, var tallet 1½ pr. indbygger.

Sidste års julemærkesalg steg fra 848.000 kr. til 871.000 kr.; men vi nåede ikke 1948-salget, der indbragte 930.000 kr. Julemærkesalget skal helst gå frem hvert år, alene på grund af befolkningstilvæksten, der udviser en årlig nettostigning på ca. 40.000 mennesker. Hvert år rykker en ny aldersklasse frem som brevskrivere, der også alle

gerne skulle have julemærker på deres julebreve. Kravet til julemærket øges stadig. Trangen blandt syge og fattige børn til et ophold på et julemærkehjem er vedblivende meget stor, og dette i forbindelse med dyrtiden stiller store krav til julemærkets økonomi. Den 1. november stod endnu 251 børn på ventelisten.

Indenfor de nordiske lande hævder Danmark smukt sin plads som julemærkets fædreland.

Finland, Norge og Sverige solgte ifjor for tilsammen ca. ½ mill. kr. Danmarks julemærkesalg er altså betydelig større end de tre landes salg tilsammen.

— Hvad har julemærket udrettet i det forløbne år?

— Hver dag året rundt er der 367 børn på de 7 julemærkehjem. I alt blev der i fjor behandlet 1751 børn på hjemmene. I årenes løb har der tilsammen været behandlet 26.843 børn, eller ligeså mange, som der er indbyggere i en jævn stor dansk provinsby. Det er ikke nogen ringe indsats i folkesundhedens tjeneste, som julemærkets indtægt yder.

For mange børn kommer hjælpen på et tidspunkt, hvor de er svækkede på grund af underernæring eller efter sygdom. Julemærket kommer her ofte i det kritiske øjeblik og tager sig af børnene, når deres modstandskraft er mindst. Adskillige børn kommer mere end en gang på et julemærkehjem. Når de kommer, er de i reglen mangre, underernærede og medtagne. I løbet af få måneder bliver de rettet op. Når behandlingen er endt, kommer barnet hjem og har noget at tære på. Men efter et års tid eller to er det ofte sygt og svækket og et nyt julemærkeophold må til. 10 børn fra Sydslesvig har sidste år været

optaget på julemærkehjemmet i Kollund ved Flensborg fjord.

— Hvor ligger julemærkehjemmene?

— Julemærkehjemmene er alle beliggende i smukke og sunde omgivelser og har plads til følgende antal børn:

	julemærkehjem	75
Hobro	—	38
Juelsminde	—	34
Kollund (v. Flensborg fjord)	—	60
Svendborg	—	40
Mørkøv (v. Holbæk)	—	100
Lindersvold (v. Præsto)	—	20
Kildemose (v. Frederiksværk)	—	

Det vil sige, at:

3 ligger i Jylland  
1 på Fyen  
3 på Sjælland

Ved denne placering er der skabt nogenlunde ligelig adgang for børn fra de forskellige landsdele til at komme på et julemærkehjem.

— Hvad koster et ophold på et julemærkehjem?

— Er de optagne børn af ubemidlede forældre, er opholdet gratis. Hvis forældrene er medlem af en sygekasse, betaler denne 30 øre pr. dag. *Julemærket betaler endvidere rejsen for børnene og forsyner dem gratis fra inderst til yderst med beklædning under deres ophold på hjemmene.* Det er en solid og pæn påklædning, og ingen af de små gæster kan i deres ensartede tøj føle sig bedre eller ringere end de andre. De ligner nærmest en stor søskendeflok. Fodtøj får de også. Deres eget tøj bliver opbevaret i et skab, indtil de rejser hjem, så hænder det ofte, at de har taget så meget på, at de ikke kan passe deres eget tøj, men må rejse hjem i julemærkets tøj.

### Amts-Arbejdsanvisningskontoret

AALBORG . NYHAVNSGADE 12

Gratis Arbejdsanvisning til

Landbrug . Haandværk . Industri og husligt Arbejde

Aabent Kl. 8—17 . Lørdag 8—13

Tlf. 2782 - 2960



### Nyhavns Færgetro

Nyhavn 5 ☒ Telefon Palæ 6251

Københavns  
bedste spisestea

☒

Musik og dans  
i krostuen

## Randers

### Geert Petersen

Malermester

Udfører Arbejder for DSB

Skolevej 4

RANDERS - Tlf. 4392

Alt vedrørende

### MOTORCYKLER

Reparation  
Reserve dele-Tilbehør

Saa er Stedet

#### VIGGO THOMADSEN

von Hattenstræde 11-13

Randers - Telf. 4517

### Viggo W. Olsen

Papir en gros

Vestergade 28

Randers - Tlf. 132 - 133

### Randers Kanin- og Fjerkræslagteri

K. I. Christensen

Randers, Vorup . Telefon 3124

### Jydsk

#### Markfrøkontor Akts.

Randers - Tlf. 518

### Buchtrup's Maskinfabrik

v. P. Buchtrup

Hobrovej . Tlf. \*314

Randers

### I Randers er det Glerup

der fører med Jagt, Fiskeri,  
Cykler og Prismekikkerter.

Og husk jeg bor: St. Voldgade 14

### B. Johansen

Trikotage

Randers

Houmeden 12 . Tlf. 2051

### Gartnerens Salgsforening

Randers - Tlf. 2909

## Randers

### Gørup Christensen

Installationsforretning

RANDERS

Houmeden 11 . Tlf. 2115

### Vesterport Konditori

v. J. Jensen

Leverandør til Banernes

Personale.

Randers . Tlf. 1934

## Horsens

### Malerfirmaet „Højglans“

v. N. Nicolaisen

Provinsens største og mest  
moderne Autolakereri.

Udfører Arbejder for DSB

Sct. Helenevej 18

Horsens - Telefon 295

### Arbejdernes Fællesbageri ½

Horsens - Tlf. 404

### M. I. Mouritsen

Tricotagefabrik

Horsens - Søndergade 42

### Gælder det hvidtøl —

Så er det fra

SUNDVEJENS BRYGGERI

Depot for Horsens og Albani øl.

### Horsens Kølerfabrik

Sønderbrogade 43

Horsens . Tlf. 1968

## Horsens

### Fogs Jernhandel

v. Kai Wolhardt

Allegade 40

Horsens - Telefon 143-163-1243

### AA. & S. Lundberg

Nansensvej 19 - Bækkelund

Tlf. 2379 Horsens

Specialitet:

**KNOP-HÆNGSLER**

Jernformessinget  
og messingpoleret.

### Bagermestrenes Rugbrødsfabrik

Horsens . Ryesgade . Telf. 310

Hvor gaar man hen?

Selvfølgelig:

#### Palæ Teatret

Horsens - Tlf. 1586

### Horsens

#### Produktforretning

v. C. Anderson

Vestergade 5

Horsens . Telefon 25 - 1694

Nimbus & Folkevognsforhandler

B.F.C. Cyklemotorer

Reparation & Reservedele

### ½ 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

ungpige hatte. Omforandr. udf.

Borgergade 18, Horsens, Tlf. 1196

Dyrtiden gør sig stærkt gældende over for alt, hvad julemærket skal bruge til driften. Føde, klæder og brændsel er jo netop de ting, som prisstigningerne har ramt hårdt, ligesom lønstigningen ikke har været ubetydelig.

Udgiften pr. kostdag har været 1 kr. 77 øre, mod 1 kr. 67 øre året forud. Men tages samtlige udgifter til driften af hjemmene, heri er indbefattet kost, fuld beklædning til børnene, personalets lønninger, anskaffelse og vedligeholdelse af bygninger og inventar, lys og varme, rejseudgifter m. m. kostede hver forplejningsdag 6 kr. 65 øre mod 6 kr. 49 øre ifjor.

— Hvad har julemærket iøvrigt udrettet

— Foruden arbejdet med driften af julemærkehjemmene har julemærket i årenes løb ydet ca. 370.000 kr. til en række institutioner inden for børneforsorgen. Endvidere har nationalforeningen til tuberkulosens bekæmpelse fået overdraget julemærkesanatoriet ved Kolding fjord, der kostede 1 mill. kr. samt fået et tilskud på ¼ mill. kr. til børnesanatoriet ved Vordingborg.

Af julemærkesalget forrige år blev der

givet 100.000 kr. til »Foreningen til hjælp for grønlandske børn« til bekæmpelse af tuberkulosen bl. børnene på Grønland. Desværre hærger tuberkulosen stærkt befolkningen deroppe, og her trænges der hårdt til en større indsats.

Udover ovennævnte støtte til bornetuberkulosens bekæmpelse yder julemærkekomiteen ikke direkte tilskud til kampen mod tuberkulosen, der helt varetages af nationalforeningen, idet børnene på julemærkehjemmene ikke må lide af smitsomme sygdomme. Virksomheden går ud på at oprette og drive hjem, hvor underernærede, blodfattige og svagelige børn, der ikke lider af smitsomme sygdomme, kan få et sundt ophold med rigelig og nærende mad, frisk luft og en venlig og kærlig pleje.

Et særligt kapitel i julemærkets hjælpearbejde er bekæmpelsen af astma hos børn, hvortil særlig anvendes julemærkehjemmet ved Hobro.

Mange læger mener, at et ophold her fuldt ud kan måle sig med et ophold på et højfjeldssanatorium, og at astma sikkert helbredes bedst i det klima, hvor barnet fortsat skal leve. Julemærkehjemmet, der ligger på et højedrag 3 km øst for Hobro på sydsiden af Mariager fjord, er frit beliggende, men helt omgivet af lunende skove.

I følge lægens beretning blev her sidste år behandlet 106 astmabørn, heraf var 25 overført fra rigshospitalet, 22 fra astmaklinikken på Dr. Louises børnehospital, de øvrige var overført fra andre hospitaler, eller indstillet af praktiserende læger. Opholdets varighed var gennemsnitlig 5 måneder.

Børnene må ofte både to og tre gange på julemærkehjemmet. 3—4 måneder efter astmabørnernes hjemsendelse blev der af hjemmets læge udsendt spørgeskema til forældre angående børnenes sundhedstilstand. Svarene gav følgende resultat:

helt symptomfrie . . . . .	10 %
meget bedre . . . . .	42 %
bedre . . . . .	22 %
uforandret . . . . .	21 %
forværret . . . . .	5 %

Når man ved, hvor langvarig denne sygdom kan være, og hvor svær en lidelse den er, særlig for børnene, men også for deres omgivelser, kan man kun glæde sig over de gode resultater, der her er opnået.

— Julemærket er ikke steget i pris?

— Ideen til julemærket skyldes afdøde postmester *Holbøll*. Det første udkom i 1904 og kostede 2 øre, prisen er den samme i dag, endskønt en 2 øre dengang havde den firedobbelte realværdi. Skulle priset have været fulgt, ville prisen i dag have været ca. 8 øre for et julemærke. De forøgede udgifter og den store udvidelse af arbejdet har kun været muligt ved den enestående tilslutning den danske befolkning har givet julemærket ved at øge salget fra 1½ julemærke pr. indbygger — til 11. Det har ikke manglet på opfordringer til at forhøje prisen, men hidtil har man indenfor julemærkekomiteen været enige om ikke at gå til nogen prisændring. Ingen — selv den fattigste, skulle være udelukket fra at købe et julemærke til sit julebrev.

Iøvrigt er det nu sådan, at man ikke synes, man har afsendt et rigtigt julebrev, hvis ikke det er forsynet med julemærker!

Få salgsvarer har en så stærkt udbygget salgsorganisation som julemærket. 1600

## Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager - Brøndborer



Christiansfeldt . Telf. 11

Alle kan købe Brillor i

## Sygekassernes Optik

KØBENHAVN A/S

Nørregade 41, helt hen til Folketeatret . Tlf. C. 12281

Frederiksberggade 20  
Tlf. Byen 8861

Borgbjergvej 23  
Tlf. Vester 1561

Eneste af Sygekasserne  
autoriseret Leverandør



## Sjælland



Brandslukningsmateriel  
Transportvogne . Stiger til alle Formaaler  
**Glostrup . Emilsvej 28**

### Køge Trævarefabrik $\frac{1}{2}$

Køge . Tlf. 174 - 1181

### L. Kristensen

Murermester

Høng . Tlf. 132

### RAVNSHOLT SAVVÆRK

Lillerød . Tlf. Allerød 116

### Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn

Korsør . Tlf. 122

HUSK

### Korsør Avis

er Jernbaneetatens Blad

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

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

### Skjold Backe . Murermester

Udfører Arbejder for DSB  
Helsingør . Læsøvej 32  
Tlf. 189

### R. G. J. M.

### H. Glæsel . Planteskoleejer

Hørsholm . Tlf. 118

## Lolland - Falster

### Otto Nielsen

Planteskoler  
Frugtplantager

**GULDBORGHAVE  
GULDBORG L.  
Tlf. Guldborg 7**

### Maglebrænde Mejeri

**Fuldfed Gouda og Steppe Ost**  
Stubbekøbing . Tlf. 1252

## Fredericia

Aktieselskabet

### E. RASMUSSEN

*Fredericia Maskin- og  
Elektromotorfabrik*

**FREDERICIA**

### Fredericia ny Tømmerhandel

Aktieselskab  
Tlf. 800

### FÆLLESBAGERIET $\frac{1}{2}$

Fredericia . Kongensgade 31

Telefon 602

## Fredericia

### Fiskernes Andelsforretning

Fredericia  
Havnen . Kongensgade  
Telf. 753 - 835

Alle Aarstidens Fiskesorter

Aktieselskabet

### Dansk Rørindustri

Fredericia

### Ejnar Christensen

Skibshandler

Gothersgade 46 . Tlf. 567  
Fredericia

### H. Norvang

Landsretssagfører

Auktionleder i Fredericia Køb-  
stad med Elbo. Brusk og Hol-  
mans Herreder

Riddergade 17 . Tlf. 850 - 870  
Fredericia

### Gedsted

### Tang og Madrasfabrik $\frac{1}{2}$

v. Frank Petersen

Gedsted . Tlf. Gedsted 12

Vareindkøbsforretning

### R. A. V. Manufakturafdeling

Holstebro . Tlf. 117 - 617

### C Y M A

er de bedste Schweizer Præcisionsure

Forlang dem hos Deres Urmager

posthuse, 4000 landpostbude, ca. 7000 autoriserede frimærkeforhandlere, foruden en hel del andre forretninger er sælgere af julemærket. Lige så mange sælgere, lige så mange ivrige agenter har julemærket. Postmester Holbøll's julemærkeidé er fra Danmark gået ud til mange lande over hele verden og har hjulpet millioner af mennesker til sundhed og styrke.

— Julemærket får ingen offentlig støtte?

— Endskønt julemærkearbejdet er af stærk social art, får julemærkehjemmene ingen offentlig støtte, hverken fra stat, amt eller kommune. Arbejdet er udelukkende afhængig af julemærkesalget, jo større salg, jo større hjælp. Hver 2 ore, der købes julemærker for, er med til at give børn i en vanskelig periode i deres liv muligheder for at genvinde sundhed og livsmod.

Om dette julemærkearbejde har digteren Johs. Jørgensen ved indvielsen af julemærkehjemmet i Svendborg skrevet følgende smukke vers:

*Og spørger du: Hvo bygte den hyggelige gård.*

*Da studser du og undres ved svaret, som du får:*

*Ej sogn, ikke staten og ingen stor mæcen.  
Men hid til vor bygning bar hele Danmark sten.*

Derfor:

*Intet brev uden julemærke.*

*Det både pynter og gavner.*

*Harald.*



## Månedens emner...

### Uheld i serier

Man behøver ikke at have været ret mange år ved jernbanerne, før man opdager, at uheld — herunder afsporinger, nedbrud, rangeruheld og andre forstyrrelser i toggangen — har tilbøjelighed til at indtræffe i serier. Således at der indenfor en kortere tidsperiode sker en række af disse begivenheder, mens der til gengæld kan hengå længere tid, hvor der ingenting sker, hvorefter der så igen kommer en periode, hvor uheldene så at sige falder oven i hverandre.

Ved en overfladisk betragtning vil man finde dette forhold uforståeligt, men ved nærmere eftertanke opdager man let, at der ikke er noget som helst mærkeligt deri, og at det næppe kan være anderledes.

Det er nemlig således, at når det hele går godt, sløves den almindelige agtpågivenhed over alt. »Det går jo udmærket, så der er såmænd ingen grund til at undersøge det nærmere.« Eller »til at træffe de eller de forholdsregler.« Sådan tænkes der og handles derefter, og trods alt går det stadig godt et stykke tid. *Man undlader de foreskrevne eftersyn af materiellet eller kommer nemt om ved det, og de der skal føre kontrol, kommer også nemt om ved dette, det går jo altsammen så udmærket. Man ser bort fra vigtige bestemmelser for sikkerheden, og søger at få det hele til at glide så let og godt som mu-*

*ligt — praktisk, kalder man det — og de, der skal påse, at forskrifterne overholdes, lukker øjnene. Det går jo glimrende.*

Men så indtræffer der et uheld. Nå, ja, det er hændeligt, man kan da heller ikke forlange, at der aldrig skal ske noget. Så sker der noget andet, måske på et helt andet felt. Det er beklageligt, men man må nu engang regne med, at uheld vil indtræffe, og iøvrigt går det jo godt. Så sker der igen et uheld eller to måske flere, og endelig begynder man at vågne op, for nu går det egentlig ikke så godt. Man overvejer og undersøger årsagerne, og overalt viser det sig, at uheldene skyldes manglende agtpågivenhed et eller andet sted, overtrædelse af bestemmelser eller mangelfuldt eller undladt eftersyn — *altså: sløseri under en eller anden form.*

Så endelig begynder man at tage forholdsregler. Flere og flere forstår, at det er nødvendigt at gøre arbejdet ordentligt og overholde forskrifterne. De, der skal føre kontrol med at dette sker, begynder at forstå, at kontrollen virkelig skal gennemføres, og fra administrationen udsendes påtalelser, indskærpelser og forord-

ninger, overalt går man grundigere til værks. Derefter ophører uheldene, og så går det virkelig godt igen. Indtil man atter begynder at sløje af, og som følge deraf en ny serie uheld indtræffer.

d.

### Sparebstræbelser og samarbejde

Generaldirektoratet opfordrer personalet til at indsende forslag, som tager sigte på besparelser og forbedringer, og præmierer en del af sådanne forslag uden hensyn til, om de gennemføres eller ikke.

Det er som regel forslag af mindre betydning, således at forstå, at det er forslag, som går ud på at spare beløb, der vel ingenlunde er betydningsløse, men som dog for hvert enkelt vedkommende ikke har væsentlig indflydelse på statsbanernes samlede økonomi. Men »mange bække små gør en stor å«, og kan man få tilstrækkelig mange fornuftige forslag gennemført, vil det samlede resultat dog være værd at regne med. Alt dette er udmærket. *Men det ville være bedre, om man kunne fremskaffe og få gennemført forslag, som revolutionerende kunne forbedre økonomien.* Det kan man imidlertid ikke. Skulle det hælde, at en eller anden var naiv nok til at fremkomme med et sådant forslag, ville man med et overbærende smil ryste på de kloge hoveder og skyndsomt gå over til næste punkt på dagsordenen.

Sådanne forslag kan nemlig ikke gennemføres, med mindre det er en meget stærk mand, der sætter det i system, eller der sker en mentalitetsændring blandt personalet, en ændring som gør det muligt at bryde med gamle systemer og traditioner.

Man saver jo ikke de grene af, man selv sidder på, og man gør heller ikke sig selv, sin egen stilling, overflødig eller mindre betydningsfuld, selv om der kunne spares aldrig så meget derved. Tværtimod trækker alle til den anden side. Man udvider sit område til at omfatte mere og mere arbejde, flere og flere folk, selv om det er ganske unødvendigt. Det er nemlig vejen til advancement, derfor er man nødt til det. Enhver kan se, at dette er rivegalt, men ændre det kan man ikke, og vil heller ikke, for hvad skulle så danne grundlaget for advancement? Og advancement er nødvendig for at få en tålelig løn. Man betaler nu engang ikke en mand — han være aldrig så dygtig — en ordent-

**S. W. von Ostens Bitter**  
har mange taknemmelige Venner

## SKJERN

Trælast og  
Bygningsartikler

### Hans Bank's Eftf. $\frac{1}{2}$

SKJERN  
Telefon 5

### Skjern og Omegns Samlestald $\frac{1}{2}$

Tlf. Skjern 378

### Banegaardskiosken Skjern

Blade — Tobak  
Chokolade

Skjern - Tlf. 389

### J. P. Pedersen

SKJERN VULKANISERINGSANSTALT

Dæk - Slanger - Benzin - Olie  
Skjern Holstebrovej Tlf. 387

### Betonvarefabriken «Løven»

v. O. K. Nielsen

Skjern Løvensgade Tlf. 240

### Chr. C. Grene $\frac{1}{2}$

Skjern

### Andelsmejeriet Skjern

1. Kl. Mejeriprodukter

Skjern Tlf. 30

### EJNER NIELSEN'S BAGERI & KONDITORI

Rundstykker - Horn - Kryddere  
Wienerbrød  
Husk vor fine Fødselsdagskringle!  
Skjern - Østergade 12 - Tlf. 191

### C. W. S. SVINESLAGTERIER $\frac{1}{2}$

Herning og Skjern

Tlf. Herning 59 fl. Lin. Tlf. Skjern 62 fl. Lin.

### Skjern Trikotage FARVERI

Aage og Andreas Mathiasen

Skjern . Nørregade  
Tlf. 172 - 345

### H. C. GADE

Centralvarmeanlæg & Sanitet

Udfører Arbejder for DSB

Skjern . Finderupvej 2  
Tlf. 169

### Oskar Wagener

Blikkenslagermester  
Aut. Vand- og Gasmester

Udfører Arbejde for DSB

Skjern Storegade 8 Tlf. 451

### A. S. Husted . Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Skjern Engtoften Tlf. 476

### MARTIN N. BONDE & CO.

Statsaut. Installatør

Signalanlæg - Lys og Kraft

Skjern Bredgade 57 Tlf. 82

### C. J. Buusman

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

SKJERN - NØRREGADE 39 - TLF. 434

### Skjern Mølle

Mølleeejer Engelbrecht  
Skjern Tlf. 21

### Ølgod

### H. LØNBORG

### & L. KIRKEBY

MURERMESTRE OG ENTREPRENØRER

Udfører Arbejder for DSB

Ølgod Skolegade 16 Tlf. 234 - 264

### Sydvestjydske Teglværkers

### Salgskontor

v/ Direktør A. Hjelm

Ølgod Vestergade 13 Tlf. 58

### Videbæk

### Videbæk Savværk

Rich. Andersen

Fabrikation af Snehegn

Leverandør til DSB

VIDEBÆK TLF. VIDEBÆK 108



lig løn for at udføre arbejde — det være aldrig så krævende og vanskeligt — men derimod betaler man ham for at avancere (eks. en skolelærer får ikke løntillæg ud over det fastsatte, men gør man ham til overlærer, får han straks større løn, selv om han udfører nøjagtigt det samme arbejde). Og kan man blive leder for et eller andet, avancerer man i forhold til, hvor mange folk man har under sig, selv om man slet ikke udfører noget arbejde, og folkene i virkeligheden ledes af andre eller leder sig selv.

Det er det, der er galt. Og hvis en mand stillede forslag om, at man skulle avancere i forhold til, hvor mange folk man kunne undvære, ville han blive anset for skør, og dog ville dette være det rigtige.

Iøvrigt hersker der blandt personalet udenfor administrationen en udpræget uvilje mod alt, hvad der kommer ind under begrebet sparebestæbelser. En uvilje der gennem mange år er oparbejdet af emsige kontoriusser, der i deres misforståede tjenesteiver eller af letforståelig trang til at avancere har søgt at gennemføre spareforanstaltninger, der altid kun har taget sigte på at ramme det øvrige personale økonomisk, hvad enten det nu gjaldt emolumenter, eller man på anden måde søgte at begrænse fortjenstmulighederne. Dette har i tidens løb bundfældet sig som en udtalt afsky for sparebestæbelser i enhver retning, til ubodelig skade for forretningens økonomi, og for øvrigt også til skade på andre områder.

Man har også noget som kaldes samarbejdsudvalg. Navnet lyder godt, men hvad de ellers gør godt for, er det vanskeligt at få øje på. Dog, det viser sig måske senere. Det skal ikke undre, om samarbejdsudvalgene også er en vej til advancement for en og anden og således alligevel tjener et nyttigt formål.

l.

### Automatisk stopfald

I anledning af ulykken Brørup-Holsted har trafikministeren i folketinget udtalt, at signalerne på alle stationer ville blive indrettet til automatisk at falde på stop.

Der kan næppe være tvivl om, at et sådant system er godt. Men når man nu altså skal til at lave om på det, burde det så ikke samtidigt indrettes således, at signalerne automatisk stilles på kørsel, når banen er fri?

Banernes opgave er jo ikke først og fremmest at hindre ulykker, for i så fald ville sagen jo være klaret, bare man lod være med at køre. Den væsentligste opgave er jo nemlig at befordre rejsende og gods så hurtigt og sikkert som muligt, og skal denne opgave løses, er det nødven-

ligt, at befordringen ikke hindres af for mange stopsignaler, ellers er der andre, der påtager sig opgaven. Og megen tids-spilde og meget kostbart brændsel vil kunne spares, hvis signalerne altid viser kørsel, når tog kommer og banen er fri.

a.

### 12.000 kr.

I Berlingske Tidende for 3/11 fandtes en artikel af en mand, som undrede sig over, at der klagedes over utilstrækkelige lønninger, og som ved et regnskab påviste, hvor nemt han selv kunne klare sig med 12.000 kr. årligt.

Såvel den pågældende som Berlingske Tidende syntes at være komplet uvidende om, at der findes lønninger mindre end 12.000 og ville sikkert falde på halen af forbavselse, hvis de opdagede, at mindst 80 pct. af alle tjenestemænd har meget mindre end 12.000, og at mange af dem ikke har stort over det halve.

u.

### Ikke så slemt, men . . .

Vi bragte i vort september nr. et indlæg: Skal lyntogene forfalde. Dette indlæg har givet anledning til noget røre om dette spørgsmål, bl. a. har »Aftenbladet« haft en medarbejder nede på Kh. og modtage to lyntog, der kom hjem fra Jylland, og der skrives under samme overskrift som over dette stykke:

Manden kender sit fag, og han har vel i dette tilfælde bedre øjne at se med end en lægmand. Formentlig har han ret i en del af sine påstande, men et overfladisk skøn gav os dog ikke indtryk af, at lyntogene ligefrem er ved at forfalde. Det er rigtigt, at der mangler maling hist og her, og specielt så en enkelt kupédør farlig ud. Personalet i vognene mente, at kritikken skød over målet, men indrømmede, at der sjældent er pynteligt i baren.

Et blik ind i dette trænge og i reglen stærkt benyttede lokale var ikke opløftende, Malingen var skallet af, og det kunne se ud som lofterne, hvor støv og sod let samler sig, ikke længe havde været i intim kontakt med sæbe og soda.

— Når man kritiserer, sagde en togbetjent, må man ikke glemme, at lyntogene er udsat for et stærkt pres, og de benyttes særdeles flittigt. Kun få timer efter, at en »lyner« er kommet ind i remisen, sendes den ofte atter ud på rejse.

På lyntogs værkstederne understreger man yderligere denne opfattelse. Rengøring er foruden et økonomisk problem også et spørgsmål om tid. Der bliver gjort, hvad der står i menneskelig magt.

For tiden er et lyntog inde til opmaling, og et andet står for tur.

### Fælles Europa vognpark

I nogen tid har der blandt de mange udenlandske godsvogne, der er på ophold her i landet, nu og da kunnet findes lukkede vogne, der foruden det sædvanlige D.B. tillige var påmalet EUROP. Det drejer sig her om et første forsøg på at skabe en fælles europæisk vognpark. De vesttyske forbundsbaner og det franske nationaliserede jernbaneselskab har hver indskudt 50.000 godsvogne af nogenlunde ensartet type og størrelse, og aftalen mellem dem, der trådte i kraft d. 15. maj i år, går ud på, at en fransk europovogn kan bruges som om den var tysk, og omvendt. Da forsøget er anlagt med så stort et antal vogne, er det et interessant eksperiment, hvoraf man muligvis kan drage brugbare erfaringer. Det skal b.a. vise sig om europovognene bliver behandlet lige så skånsomt og vedligeholdet lige så godt som den øvrige vognpark.

### Kværlanten spørger



»A propos nylig i Vingehjulet meddelte belønning for forslag om forhøjelse af fragtprisen stilles herved en anden ide til gratis afbenyttelse, nemlig foranstaltning af en DSB-dag med knaphulsvingehjul i pap (evt. med generaldirektørens markante profil i »sort« tryk) i lighed med de andre dage, vi efterhånden er velsignet med (sidst D.K.B.-dag).

»Landassistenten«.

★

Hvorfor bruger DSB i en papirfattig tid månedslønningslister, der for en meget stor dels vedkommende er mere end dobbelt så store som nødvendigt? Var det ikke en ide at lave lister til 10—12 personer, for at spare på det dyre papir? De mindste nuværende er til 31!

FORLOVELSESRINGE  
MODERNE MØNSTRER

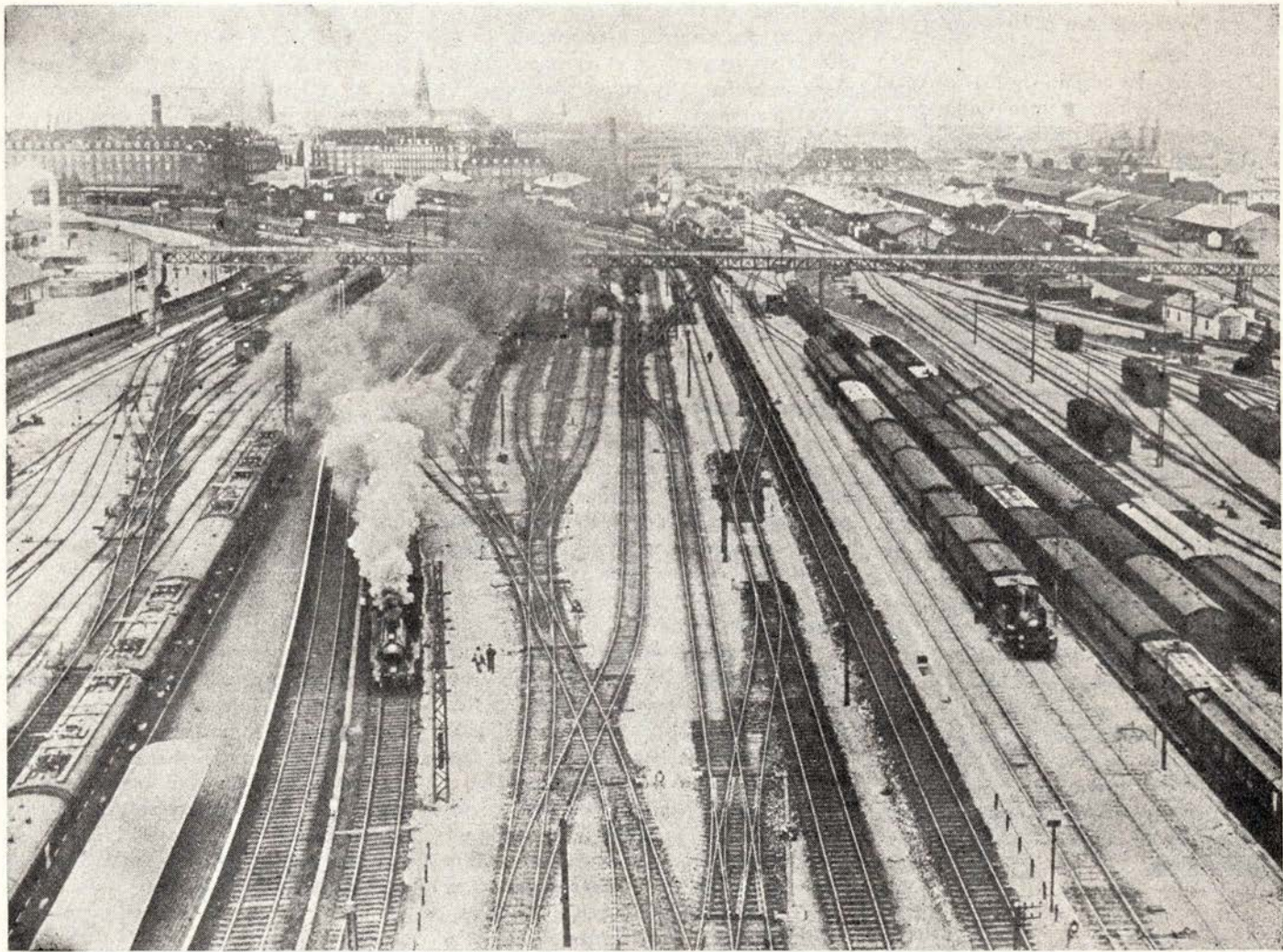
Guld- og Sølvmedie

CHR. JENSEN

Jernbanegade 23  
Kolding . Tlf. 1565

# Københavns Hovedbanegård

1911 - 1. december - 1951



Hovedbanegårdens sporareal set fra Dybbølsbro, t. h. Godsbanegården. — Broen der fører over spornettet var i sin tid kulbane fra Gasværkshavnen til Vestre Gasværk, der lå, hvor Kødbyen er nu. Nu ligger der varmeledninger på broen.

At den nu 40-årige hovedbanegård med et slag ved dens åbning gjorde København til en storstad, har tiden vist os. Det er derfor både interessant og morsomt at se, hvad vor store forfatter Johs. V. Jensen i 1911 skrev om »Det ny København«:

For 16-17 år siden, da jeg første gang som forskrækket student rullede ind på Københavns banegård, var det den gamle skumle længe, som jo er i brug endnu, men dødsdomt —. Lige over for på den anden side gaden rejser sig den ny, ikke køn men ny, rummelig og lys, topmoderne, og den skal være porten ind til Køben-

havn for fremtidens små studenter. Bare de dog også vil forandre sig lidt.

En gammel og en ny tid tager mål af hinanden tværs over Vesterbrogade, den ene stilfuld, men for lille, den anden med alt i orden, omend ikke beundret. Det kommer nok.

Efter at man i årevis ikke havde læst andet om den gamle banegård end, at den var skrækkelig, hed det sig pludselig fra alle sider, at den jo egentlig var god, da der blev tale om at rive den ned. Herholdts gamle fine bygning! Vi må absolut ikke rive noget ned.

Jeg kan godt se den store åbne murstensportal ud til vesterbro virker smukt, og om aftenen, når buelysene tændes derinde under hallen, hvor det spøger i alle regnbuens fineste farver af damp og røg fra lokomotiverne, står det hele som en feagtig hule, et sujet, hvor malere til dato beskedent er gået forbi, på vej hjem til bananen og konen i barselseng.

Det er smukt, og det har haft sin tid, uden at alt for mange har haft øjne til at se det. Først når noget bliver antikvarisk, Gud så kan man pludselig se det altsammen.

Efter at have gjort honnør for den gamle fornemme længe, må jeg sige, det har tilfredsstillt mig at se, at ingen af de arkitektoniske udkast til baneterrænets regulering forslår noget i retning af den gamle hals bevarelse. Man kunne vente forslag til endnu et museum, udstillingslokale for udrangerede lokomotiver, trillebøre o. s. v., og hvorvel savnet af en oversigt over slige ting vil savnes, lader det dog til, at en ny tid forlanger plads og anvendelse deraf til sine egne formål. Her skal gøres lyst med nye gader og færdselsårer, bydele forenes, som før lå alskilt fra hinanden ved en indbildt grænse, kort sagt her skal man komme af stedet.

Vil man tage mig for københavnner? Nå, ja ja, man skal sagtens være født her og en gang for alle have sine vokaler i orden for at blive anerkendt. Så meget tør jeg dog sige, at vil København ikke have mig, så vil jeg have den — som Bjørnson sagde til Norge — og når sådanne store ting går for sig som de nye vesterbroprojekter, så er jeg bevæget, jeg tænker straks med ængstelig glæde: Mon det bliver til noget? mon vi får det at se? skal vi virkelig opleve at gå i sådan en køn by, med arkader, hvor vi slår paraplyen ned, og ærbødigt går uden om kæresteparrene — ting, der skal minde os i det små, men ganske stolt, om Rue de Rivoli — skal Panoptikonbygningen, som vi har omfattet med bitter indignation, forsvinde og opstå i en ny og bedre skikkelse?

Skal København blive en by? Skal vi kunne komme hjem med et sæt nyt tøj fra kontinentet og ikke behøve at liste ned gennem en sidegade for ikke at paralyseres af de indfødtes opmærksomhed! Er der tænkt på hundene? bliver der nu også nogle åbne frie plæner, hvor de kan tumle sig midt i færdselen og dog beskyttet, for alles øjne og uhindret i deres gratiøse privatliv? Bliver der et låg, hvorfra betjenten i sikkerhed kan iagttage den livsfarlige færdsel? Sådanne spørgsmål farer en, muligvis ikke anerkendt men hedt interesseret borger, gennem tankerne ved udsigten til et nyt København.

Man siger, at det går småt i vort offentlige liv, men det går! Alt tager tid, hvad skulle tiden ellers gå med. Men det skrider frem.

Jeg husker da rådhuset endnu ikke var, og nu er det dog som om, vi altid har haft det. Hvem mindes ikke stævnemøder for så længe siden inde i hallen bag baljetræerne?

Da jeg kom til København og toget havde sat mig af i den gamle banegårdskælder, tumlede jeg ud til et nu allerede forsvundet Vesterbro, med Shannongs store monument og ligstensforretning på hjørnet, hvor nu rådhuset ligger, heste-

sporvognene som det var en ren sport at stå bag på sådan duvede de i søgangen, men hvilke dejlige heste!

Vesterbro var den gang om aftenen skueplads for et begyndende temmelig ferskt og brutalt storstadsliv, hæsliq provins, for at sige sandheden. København beherskedes af originaler, fem til ti faste ansigter på gaden, som man år efter år genså ganske uforandret, tilsyneladende udødelige, når man kom hjem efter en mindre landflygtighed. Jeg ved ikke, nu er de alligevel borte, folk dør, tiden er en anden, København er stævnet ind i et nyt århundrede.

Midt i færdslen, på grænsen af provins og storby, stod dengang Frihedsstøtten, som for ikke hundrede år siden var rejst uden for byen som postament ud mod bondelandet. Nu er der udsigt til, at den kan blive selve midtpunktet i fremtidens København, og heri er den et tiltalende symbol, sådan er det by og land skal gå op i en enhed. At den rejstes på sin gamle plads, anser jeg for en ligefrem historisk nødvendighed, og det lader det jo også til, at alle har følt.

Men lad den genopstå uforandret! Jeg ser at arkitekt Carl Petersen lægger et godt ord ind for det smukke gamle gitter, den enkle runde krans udenom fodstykket, den hører til Frihedsstøtten, som vi erindrer den fra det kendte mærke uden på visse bogbind, længe før vi så støtten selv. Sådan er Frihedsstøtten, og sådan skal vi lade den stå.

Selv lægger jeg et godt ord ind for stentruget, der stod ved gitret i den gamle vesterbro-tid, hvor hestene kom og blev vandede. Det var altid så dansk, at kuskens holdt ud fra færdslen her og lod deres heste drikke, og kan truget ikke bevares som drikkested for hestene under de nye forhold, er der jo de pæne hunde, som kan trænge til at slukke tørsten oven på et hidsigt udfoldet familieliv på rabatterne. I alt fald stentruget burde sættes op igen. Fontæne! Mindesmærke for vor gamle ven, fortidens pragtfulde sporvognshest?

Skal vi opleve at gå over Vesterbro i ny forstand. Viadukten, der i hele passagens bredde fører over udgravningen, hvor togene passerer ud og ind, med røg og damp stående op gennem kniplingsværket i balustraden, trafikken under fødderne ligesom i en anden stor hovedstad? Skal vi komme hjem til København og modtages af frisk og moderne arkitekturs åbne arme i stedet for som nu at slippes gennem den gamle banegårds triste rottegange ud på regnpytterne foran Nationals ynkværdige facade? Javist, det skal vi opleve, og vi skal se den by vokse op, sten for sten, nej nu ikke skælde ud, samvittig-

hedsfuldt, mener jeg, og det tager virkelig sin tid. Man må heller ikke forøge arbejdsløsheden ved at gøre noget færdigt i huj og hast. Vi glæder os til vor Concordeplads!

Jeg elsker at komme med toget ind i en høj, vældig banegårdshal, hvor rummet toner og piftet af vor maskine, som vi synes var så kolossalt, dør bort i tumlen som en ren legetøjspipe.

Hvor er I fra? tror I, I er de eneste tog i verden? Her holder en snes side om side; hvis I er velopdragne skal I få en perron! Nu kan I holde lidt ude ved sporskiftet, til vi får ekspressen og et par lokaltog afsted!

Hoho, vi er nok i Lon ... nej vi er såmænd hjemme! Velkommen. København!

Ja, sådan skrev vor gudbenådede forfatter Johannes V. et halvt års tid før hovedbanegården af idag blev taget i brug, og disse linier kan på så mange måder sætte vore tanker i sving, og for dem, der har levet hele tiden med, må det være en behagelig tanke, at det er blevet som Johannes V. tænkte sig det, at den nye hovedbanegård skabte storbyen København!

## Hovedbanegårdens bygmester

professor H. Wenck skrev kort før banegårdens indvielse i 1911:

Skønt hovedbanestationen kommer til at spille en central rolle i det ny København, træder den måske nok noget i skygge idag af de mange planer om det gamle banegårdsterræns bebyggelse. Den nye stationsbygning ligger jo lidt tilbagetrukket — måske lidt mere end ønskeligt, og i alt fald mere end jeg ønskede, men den må nu ligge der, da man ikke kunne forudsætte, at rigsdagen ikke ville bekoste nedrivningen af Panoptikonbygningen. Imidlertid, den lidt stilfærdige position, som den nye bygning herved har fået, passer i en enkelt retning ganske heldigt. Der er i banegårdens arkitektur ikke lagt an på



noget alt for stærkt fremtrædende i apparitionen, dertil opfordrede den bevilgede sum for det første ikke, og det ville heller ikke harmonere med den tanke, som for mig har været en af de ledende, nemlig at skaffe Danmarks hovedstad en centralbanestation, der passede for Danmark — for vort lands forhold og dets karakter — således, at det sidste indtryk, som bortdragende danske fik, var det samme, som mødte de ankommende fremmede: — noget dansk.

Min anden væsentlige hovedtanke — stadig i samklang med statsbaneanlæggenes ingeniører — har været at indrette banestationen så praktisk som muligt, ordne trafikforholdene så enkelt og overskueligt, at selv den mindste scenevante kan finde sig tilrette på egen hånd, og ikke føle sig

rejsenervøs, samt at udstyre hele bygningen med det allermest moderne til publikums personlige bekvemmelighed, alt hvad man andetsteds har prøvet og fundet formålstjenligt — uden at det kan virke som efterligning, og uden at dets anvendelse herhjemme kan berøve vor egen banegård dens karakter af at være tilpasset med særlig danske forhold for øje.

— — —  
Professor Wenck beskriver fordelene ved den særlige afgang- og ankomsthall m. m., men der er noget, som arkitekten lover, men som vi i meget høj grad savner den dag idag, her blot:

Noget særligt nyt, som sikkert vil glæde mange, og som i udlandet, hvor det har været forsøgt, vækker almindeligt bifald, er de omklædningsværelser, som vil blive

indrettede for ankommende rejsende. Når f. eks. en forretningsmand tidligere kom til byen på et hastigt besøg, måtte han ofte tage med sit tøj til byen og klæde sig om, før han gik ud.

Nu går han blot ind i et af omklædningsværelserne, har barber og bad ved siden af sig, afleverer bagagen i garderoben, og har så sparet betydelig tid!

— — —  
Ja, ih hvor ville det være service om sådant fandtes, men ud over barberen findes der nu fyrretyve år efter ingen af de lovede bekvemmeligheder, men hvor var det en praktisk arkitekt, der på daværende tidspunkt var så fremsynet, at myndighederne, der skulle efterleve hans forslag, ikke er nær så praktiske, kan arkitekten jo ikke gøre for.

# Høng-Tølløse banen 50 år

Tekst og foto: Jb V. Andersen.

Høng-Tølløsebanen, der den 22. december kan fejre sit 50-års jubilæum, anlagdes i henhold til lov af 8/5 1894 og eneretsbevilling af 7/11 1898 som en let, normalsporet bane med en overbygning af 22,45 kg skinner. Arbejdet med anlæget af banen, der påbegyndtes i 1899, var henpå efteråret 1901 så vidt fremskredet, at banen kunne forventes at ville blive åbnet for offentlig trafik omkring ved juletid, men forinden man nåede så vidt, kom den nye bane ud for en ret generende vanskelighed, der først måtte overvindes. I dagene omkring den 20. december 1901 havde et voldsomt snefald fuldstændig blokeret banen, således at det til at begynde med kunne se ud, som om ibrugtagningen af

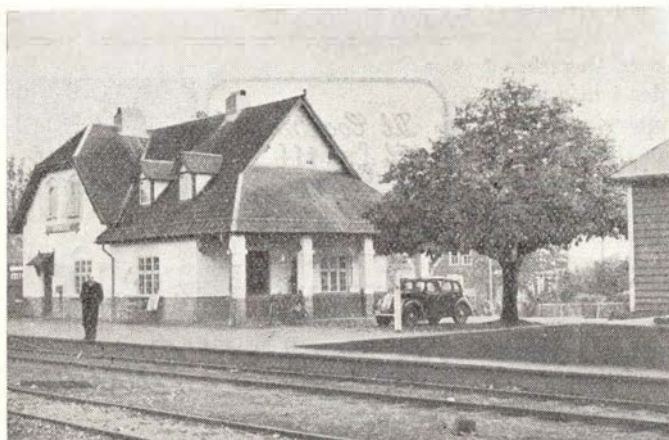
banen måtte udskydes nogle dage. Man begyndte at rydde banen med en lånt sneplov, men da man nåede til Kulby, gik ploven i stykker, og dermed forsinkedes arbejdet med rydningen af banen nogen tid. Det lykkedes imidlertid alligevel at gøre banen klar, således at der allerede et par dage før den officielle dato kunne afsendes tog i begge retninger, til at begynde med 2, fra og med den 22. december omfattede banens køreplan 3 tog daglig i hver retning.

I modsætning til, hvad der ellers var skik og brug ved ibrugtagningen af nye jernbaner dengang, og for den sags skyld også den dag i dag, holdtes der ved åbningen af Høng-Tølløsebanen ingen offi-

ciel indvielse; det meddeltes kun gennem de lokale blade, at regelmæssig drift ville blive påbegyndt fra og med den 22. december, og at der ellers intet ville ske for at markere begivenheden.

## Ingen åbningsfest

Som følge af, at der som nævnt ikke holdtes nogen officiel indvielseshøjtidelighed, så en journalist fra Holbæk Amts Avis sig foranlediget til, for egen regning, at gøre en tur på banen med det første tog (nr. 1), der afgang fra Tølløse kl. 10,15. Hans iagttagelser, der næste dag stod at læse i avisen, genspejler tydeligt hvilke tanker og følelser, der gennemstrømmede



Stenlille station.



Vedde station.

ham på turen, og de er typiske for den tid, da begrebet rejsehastighed og andre bekvemmeligheder var noget helt andet end i vore dage. Han omtalte f. eks. rejsehastigheden som udmærket, hvilket er interessant at notere, idet toget efter den første køreplan var ca. 2½ time om at gennemkøre den 38 km lange bane, til sammenligning kan anføres, at det i dag kun tager ca. den halve tid. Men det er naturligvis også noget andet materiel, der nu benyttes, også her på banen er de nye skinnebuser kommet til, således at persontrafikken på hverdage udelukkende besørjes af skinnebuser; på søn- og helligdage må der på visse tider af dagen dog mere materiel til, og »rigtige« persontog indsættes da i stedet.

Uanset at åbningen af banen som det vil forstås var gået stille af, kunne man dog læse herom i en del af oplandets blade. I Sorø Amtstidende omtaltes banens åbning med nogen bitterhed, idet det hævdedes, at det havde været bedre, om den nye bane var blevet anlagt fra Slagelse og direkte til Holbæk. Der kunne måske være noget om sagen, men forholdet er iøvrigt i de senere år blevet rettet ved, at en del af banens tog gennemføres fra Holbæk og helt til Slagelse og retur, en ordning som banen har haft megen gavn af.

## Moderniseringen

Som det er tilfældet ved så at sige alle privatbaner, er moderniseringen her på banen også i fuld gang, specielt hvad angår det rullende materiel. I løbet af det sidste år er ikke mindre end 7 gamle personvogne, der havde tjent deres tid ud, blevet udrangeret, og i stedet er der fra Kolding Sydbaner, der nedlagdes i 1948, indkøbt 2 personvogne, hvoraf den ene allerede er indsat i driften efter at have gennemgået en omfattende modernisering. Den anden

personvogn befinder sig for tiden på værkstedet i Holbæk, som banen ejer i fællesskab med Odsherredsbanen, og gennemgår ligesom den første personvogn en omfattende modernisering. Fra Kolding-Vejen-Troldhedebanen er endvidere indkøbt en 4-akslet motorvogn, der ligeledes er på værkstedet i Holbæk; det bliver dog ikke som motorvogn, at denne vogn engang kommer til at køre på Høng-Tølløsebanen, men som truck-personvogn, idet man ikke mangler trækraft, men derimod personvognsmateriel efter at de nævnte 7 vogne udrangeredes. Men behovet skulle efterhånden være dækket, idet man yderligere råder over 2 gode motorvogne, hvoraf den ene er forsynet med så kraftig motor, at den i tilfælde af nedbrud på en skinnebus, kan gå i samme plan som et skinnebustog. Foruden det her nævnte personvognsmateriel har banen indkøbt 6 godsvogne fra Kolding Sydbaner til supplerung af banens beholdning af godsvognsmateriel.

Med de øvrige privatbaner i vestsjælland finder der et udmærket samarbejde sted; det kan således nævnes, at Høng-Tølløsebanens kraftige dieselloko i sommer var udlånt til Odsherredsbanen, der til gengæld lånte Høng-Tølløsebanen sit lidt svagere loko, der gjorde udmærket fyldst, da man på det tidspunkt ikke havde brug for så svært materiel.

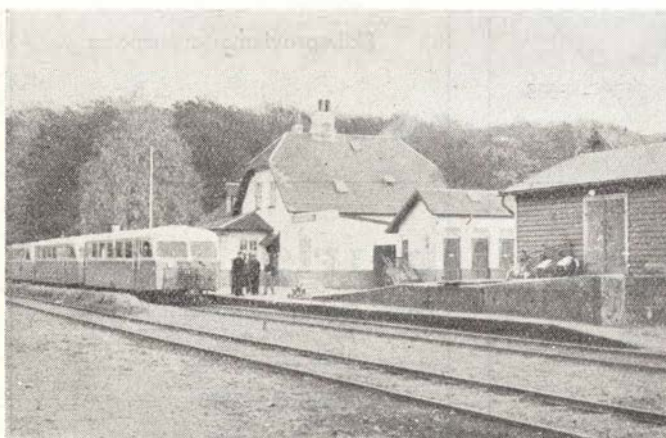
Som det vil forstås, er driften her på banen efterhånden blevet fuldstændig motoriseret, således som det er ved at blive tilfældet på flertallet af privatbanerne. Men Høng-Tølløsebanen har rigtignok også et par »rigtige« loko, der dog ikke bruges i den daglige drift. Kun når der er tale om snelæg, dukker de frem af deres hi, da skinnebuser og motorvogne som bekendt ikke er særlig egnede til at forcere alt for kraftige snefald.

Med hensyn til økonomien — ja, så er

vi kommet til det vanskelige i enhver privatbanes tilværelse. Det er jo der, det kniber. Med persontrafikken går det nogenlunde, der er jo en del trafik til bl. a. Dianalund st. foranlediget af det store hospital, der ligger lige ved byen, men med hensyn til godstrafikken kan det jo ikke nægtes, at det kunne være bedre. Under krigen var der gyldne tider på banen, Aamosen, som banen passerer i forholdsvis kort afstand, gav rigeligt at bestille. Da tørveproduktionen stod på sit højeste, kørtes der mange særtog med torv til landets sultne kakkellovne, men efter krigens ophør er denne trafik gradvis taget af, således at der i det sidste år overhovedet ikke har været nogen specielt trafik på banen med denne vare.

Under hensyntagen til banens dårlige økonomi har man måttet foretage besparelser, hvor det har kunnet lade sig gøre, hvorved bl. a. Vedde st. er overgået til betjening ved ekspeditrice. Det er jo en krank skæbne for en tidligere knudestation, men det er jo desværre i den retning udviklingen drejer. I sin tid, da banen fra Sorø til Vedde var i drift, betjentes stationen af statsbanerne, men efter personbefordringens ophør i 1933 overgik betjeningen til privatbanen og siden da er det gået således, at stationens betydning i forhold til banens øvrige stationer er blevet sådan, at der kun kan blive råd til at lade denne betjene ved ekspeditrice.

Uagtet at banens driftsresultater gennem de senere år ikke har været særlig strålende (sidste års regnskab viste et underskud på kr. 157.746) er der dog ingen tvivl om, at Høng-Tølløsebanen endnu gennem mange år fortsat vil bestå til gavn for såvel den egn, banen gennemløber, som for de to købstæder, Holbæk og Slagelse, som banen gennem de mange år har gjort sit til at knytte nærmere sammen.



Dianalund station.



Tølløse station.

## K Ø B E N H A V N

### **P. F. JENSEN & CO.** SYMASKINER

Importør fra  
**G. M. PFAFF A. G . Kaiserslautern**

Eneimportør af  
**MAUSER SPECIALMASKINER**

København K . Borgergade 15  
Telefon: Byen 4928 - 7455

### **De Forenede Kulimportører %**

København K  
Holmens Kanal 5  
Tlf. 211

### **MØBELTRANSPORT DANMARK**

Flytning . Opbevaring . Spedition

Raadhuspladsen 16  
Tlf. 1773 - 2773 - 1761

### **Adolph Wulff**

Grosserer-Firma

Industrihuset  
Gothersgade 14  
Central \*5539 - 39

### **ENICO %**

### **Frederiksberg Vulkaniserings- og Slidbanefabrik**

20 Aars Erfaring

**Autogummi i alle førende  
Mærker leveres**

Henrik Steffensvej 8  
Tlf. Eva 5631 x

### **VACUUM OIL COMPANY**

GARGOYLE SMØREOLIER  
C. 2440



### **% BOLIND**

Godthaabsvej 28  
Tlf. Fasan 5658 - 5665

### **I. f. foght**

77, raadhusplads  
københavn v  
telefon c. 12108

### **Represent. for belgiske Værker**

Aktieselskabet

### **JERN & STAAL IMPORT KOMPAGNIET**

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

København K  
Nybrogade 26  
Ctr. 3247 - 10049

### **Carl Jürgensens Elektromotor- Apparat-Fabrik A/S**

BROHUSVÆRK  
Smakkegaardsvej 33  
Tlf. Gentofte 1480

Smaamotorer - Ventilatorer

### **J. H. Schultz Forlag %**

**Bogtryk  
Bogbinderi**

Niels Juelsgade 10 . C. 1195  
København K

### **Th. Møller**

Skibsprovianteringshandler

Nyhavn 45-47

Tlf. C. 387

### **DEIF %**

Dansk elektro Instrument Fabrik

Thorsgade 59  
Tlf. C. 13015



## I »Nord-Express«

*Fuldmægtig Carlsen fortæller videre om sin første udenlandsrejse.*

Vi steg ind i »Nord-Express« i en stemning som den, hvori man som barn går ind til juletræet. Det var jo første gang, vi skulle uden for landets grænser — Malmø og Helsingborg og de andre steder på den anden side af sundet regner jeg ikke for udland — og alene det at skulle rejse til et fremmed land var et betydeligt og spændende foretagende, for mig altså, og for Ellen også. Der er jo andre, som er så vant til at rejse, at en lille tur til England, Frankrig eller Italien eller endog til Amerika ikke rører dem synderligt underledes, end det rører mig at tage en tur til Helsingør. Men for os var det noget stort og betydningsfuldt, vi skulle ud at se andre lande og være blandt mennesker, som var os fremmede både i sprog og levevaner, vi drog ud for at se og opleve den store verden, den vi kun kendte fra bøger, aviser og film, vi skulle til Paris, den store stad, hvis navn har en underlig forjættende klang, og som gennem mangfoldige år har evnet at trække flere besøgende til sig end nogen anden by i verden, vi skulle se de berømte bygninger og kunstsatte, som hvert barn i den civiliserede verden har hørt om, og besøge de steder, hvor de store historiske begivenheder, der har haft den største betydning for hele vor kultur, er udspillet.

Det var på en måde hele verdens hovedstad, vi skulle gæste, og derfor havde jeg denne underlige fornemmelse i kroppen, i særdeleshed i maven, ja, det lyder måske temmelig prosaisk, men lige siden jeg var barn, har jeg haft det sådan, at når noget rigtigt spændende forestod, mærkede jeg det som en kildrende fornemmelse i maven. Jeg husker det tydeligst fra de sidste timer før juleaften, dengang juletræet, og hvad dertil hørte, var verdens største vidunder.

Nu stod vi også overfor noget vidunderligt. Alene det at kunne tage plads i denne

vogn og gøre sig det så bekvemt som muligt, og så i morgen eftermiddag stige ud på en banegård i Paris, fandt jeg i sig selv et vidunder. Jernbanerne er nu engang, når toggangen er sat rigtigt i system, trods alt noget af det snilleste, menneskene har forstået at anskaffe sig. Ja, postvæsenet er også storartet. Den slags forbindelser mellem menneskene tværs gennem lande og over grænser er et ubegribeligt gode og noget af det, der bidrager væsentligst til fred og forståelse. Jernbanevogne i international trafik er som håndslag mellem folk og nationer. Godsvognene lægger man ikke så meget mærke til, de arbejder ret ubemærket, skønt de bringer livsvigtige varer fra land til land. Mange går rundt i den tro, at hele vor vareudveksling med andre lande foregår med skibe, og man tænker ikke på, at der dagligt kommer og går i hundredvis af jernbanevogne med varer fra og til alle lande på Europas fastland.

Personvognene derimod, dem med de store skilte, hvorpå der står navne på udlandets store byer, dem lægger man mærke til, de er som levende væsener, der påkalder ens opmærksomhed. Nogle går måske rundt i den tro, at vogne er vogne uden anden forskel end de rent konstruktive, men dette er helt forkert, det er bestemmelsesstedet, der er afgørende for vognens væsen. Så snart en vogn er forsynet med skilt, får den et andet ansigt, et ansigt med udtryk i — om man forstår, hvad jeg mener. Det er ligesom med mennesker. I deres fritid kan de være så temmelig ens, men så snart de begynder deres gerning, er der tydelig forskel på mureren, lægen, købmanden, barberen, skorstensfejeren, skolelæreren o. s. v. Ligeså med vognene. Jeg ved godt, mange vil mene, det er noget sludder, sådan mener mange om det, de ikke forstår. Men lægger man mærke til det, ser man hurtigt forskellene på vogne, der bærer skilte: Til Korsør, til Esbjerg, til Hamborg, til Amsterdam, til Paris, til Rom, Wien, Prag eller andet sted, og hver af disse vogne siger noget til en,

tydeligt, hvis man forstår sproget. Den til Hamborg siger kort og klart: »Forretning, nødvendig rejse. Men man kan også mere sig, hvis man har penge og sætter pris på vulgære fornøjelser.« Den til Amsterdam: »Behagelig og hurtig rejse. Hollænderne er rare og omgængelige mennesker, der ikke forekommer os fremmede. Man får ikke noget indtryk af udland, men der er hurtige forbindelser til England, Belgien og Frankrig.« Vognen til Rom er som ladet med sammenbidt energi: »Der er lang vej. Det er en drøj tur, den lange vej gennem hele Tyskland og Schweiz og over Alperne, men det er ulejligheden værd. Det lyse, solbeskinnede Italien, den evige stad, det blå Middelhav, Neapel og alt det andet vinker forude.« Vognene til Paris smiler ligesom overbærende til alt og alle: »Paris, livsglædens, kunstens' og videnskaberne metropol. Det er værst for dem selv, dem der ikke vil med.«

Det var i en sådan vogn, vi havde taget plads. Ja, alle vognene i det store tog skulle til Paris, og der var fuldt besat. Det var det første år efter krigen, der rigtigt for alvor var lukket op for turistrejser gennem Tyskland, og skandinaver fyldte dagligt »Nord-Express« — som de gør endnu — alle med det samme mål. Nu rejser man både til Østrig, Schweiz, Italien og andre steder, men for et par år siden skulle alle til Paris.

Vi havde købt billetter til II. kl. Assistenten inde på Statsbanernes rejsebureau havde ganske vist sagt, at vi udmærket kunne rejse på III. kl., men vi mente nu — man mener jo altid selv at være den klogeste — at det ville være for ubekvemt og selskabet måske for ufint. Vi fortrød det senere, da vi opdagede, at man også på II. kl. skulle sidde 8 i hver kupé, og at III. kl. vognene var nyere og mere moderne end II. kl., og at læderbetrækket i III. kl., når det er varmt og støvet, er at foretrække for stofbetrækket i II. kl. Med hensyn til bagage havde vi i nogen grad rettet os efter rejsebureauets råd og taget så lidt som muligt med af beklædningsgenstande og den slags, men derimod taget mad og drikke med til hele udrejsen, både for at spare penge og for at være sikker på at få noget, for, som der blev sagt: Spisevognen kan ikke overkomme at betjene alle de rejsende, der er i toget. Alligevel blev det en stor, tung kuffert, vi fik at drage af med foruden en mindre taske. Særligt drikkevarerne fyldte meget og vejede godt til. 6 pilsnere, 6 sodavand og 2 termoflasker med kaffe, det kunne ikke godt være mindre til halvandet døgn.

Med en del besvær fik vi kufferten anbragt i nettet og tasken på gulvet halvvejs inde under sædet — de andre rejsende

## Vejle

### C. F. Jansson

Statsaut. Installatør

Kirketorvet 18

Vejle . Tlf. 824 - 144

### 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 Pøsefabrik

Søndergade 13

Vejle . Tlf. 206

### London Herre-Magasin

Herreekviperung og Konfektion

Nørregade 19-23

Vejle . Tlf. 381

## Grindsted

### Hansen's Hotel

J. Storgaard

Borgergade

Grindsted . Tlf. 3

### Andels-Klædefabriken

Grindsted

### Andels-Slagteriet Midtjylland

Grindsted

### Skanderborg

#### Dampvaskeri

Erik Andersen — Tlf. 121

Farveri - Kem. Tøjrensingsanstalt

## Skanderborg

### H. Levin

Slagtermester

Mindet 1

Skanderborg . Tlf. 683

### A. Blom

Maskiningeniør

Slotsholmen

Skanderborg . Tlf. 509

### Neergaard Mortensen

DSB Vognmand

Nørregade 36

Skanderborg . Tlf. 295

### Skanderborg Møbelstel og Stolefabrik A/S

Adelgade 29

Skanderborg . Telefon 487

### Skanderborg Talgsmelteri

Robert Petersen

Tlf. 366

Gør Deres Indkøb hos

### LORENZEN

Adelgade 29

Skanderborg . Tlf. 333

Metervarer - Konfektion - Sengeudstyr  
De bedste Varer - største Udvalg - og  
de billigste Priser.

Gør Juleindkøb i

### Tøjhuset Skanderborg

Alt i Møbler - Varehus

Adelgade 73

Skanderborg . Tlf. 686

### D. Pedersen

Malerfirma

Udfører Arbejder for DSB

Skanderborg . Møllegade 8 . Tlf. 454

### Skanderborg Brændselsforretning

A. G. Nielsen

Skanderborg . Lohmansvej . Tlf. 216

## Hobro

### Spare- og Laanekassen for Hobro og Omegn

Kontortid: 10—12 og 14—16.

Lørdag: 10—12.

HOBRO

Torvet . Tlf. 13

### Landbosparekassen

for Hobro og Omegn

Kontortid: 10—12 og 14—16

Lørdag: 10—12

Telefon 455

### DSB Vognmand

Frode Jensen

Al lettere Vognmandskørsel

Horsøvej 8

Hobro . Tlf. 622

### Charles Meulengracht

Skov- og Savværksejer

Stenild pr. Hobro

Tlf. Stenild 40 v

### A. Neergaard-Henrichsen

Aut. Gas- og Vancmester

Blikkenslager . Skiferækker

Leverandør til DSB

Hobro . Hostrupsvej 17 . Tlf. 291

Tapet og Malerverer

### Ellingsøe

Hobro, Adelgade 53, Tlf. 37

### Hobro Cementstøberi

Hobro . Løgstørvej 1 . Tlf. 197

### 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

### Hans Nielsen & Martin Nielsen

Entreprenører

Udfører Arbejder for DSB

Hobro . Banegaardsvej

Tlf. 120 og 759



havde en mindst lige så omfangsrig bagage. Vi var 7 mennesker i kupeen, og det var tydeligt, at hver enkelt sad og tog mål af de andre, vi skulle jo nu være sammen i mange timer på rejsen ud mod eventyret.

Så gled toget bort fra perronen. Rejsen var begyndt. lady.

★

## Silhouet XXIV

Han er gammel nu, meget gammel, og efter almindelige tjenestemandregler burde han sikkert forlængst være afskediget. Men sagen er, at han ikke er rigtig tjenestemand i tjenestemandslovens forstand, skønt han har tjent samfundet godt og trofast i mangfoldige år, ingen ved bestemt hvorlænge. Han må måske nærmest betegnes som ekstramand, der kun træder hjælpende til ved juletid, når alle får så travlt og så mange gøremål, at man ikke kan overkomme det hele. Men så er man også sikker på hans assistance, han svigter aldrig. Alle er enige om, at det er godt, vi har ham endnu. Engang bliver han vel for gammel, eller alting bliver for moderne og for rationaliseret til, at han kan være os til nytte. Sådan går det jo for alle de gamle før eller senere. Men det er værst for os, når det sker. — Han er nemlig Julemanden.

K.

Gran i stuen,  
lys i stagen.  
Jul i hjertet  
det er sagen.



Pens. trafikkontrolør Vald. Busch, Kh, har for nylig passeret sin 80 års fødselsdag. Utallige er de mennesker landet over, der kender denne mand, der først i halvfemserne var med til at stifte Kristelig Sammenslutning for Jernbanemænd og som først for halvandet år siden trak sig tilbage fra formandsposten, ved foreningens 50 års jubilæum, efter at have siddet ved roret i 40 år. I en fødselsdagssamtale med Kristeligt Dagblad fortæller Vald. Busch:

— Jeg er endda københavner med K, for jeg er født i Frederiksborggade. Hvor længe jeg boede der og hvor det var, ved jeg ikke, men jeg husker, at da jeg var 5 — 6 år boede vi i Nielsens passage, der var en sidevej til Vodroffsvej. Det var langt ude dengang. Jeg ville egentlig være gået militærvejen og begyndte at læse til adgangseksamen til officerskolens næstældste klasse, men så døde fader, og der var ikke råd. Jeg måtte søge noget andet og kom ind til statsbanerne som elev. Jeg flyttede rundt forskellige steder i København — jeg turde nemlig efterhånden ikke flytte fra København. Jeg havde tre drenge og en pige, og jeg havde sat mig for, at i hvert fald de tre drenge skulle være studenter, og så kunne de vælge hvad de ville. Men jeg kunne ikke klare disse studier, hvis ikke vi boede i København — jeg kunne ellers være blevet stationsforstander på landet.

— De har været glad ved at være jernbanemand.

— Jernbanearbejdet har fyldt mig, så da pludselig aldersgrænsen blev sat ned til 65 år, og jeg med eet slag var sat ud af spillet, så var det en meget stor skuffelse. Jeg husker tydeligt den første morgen, da jeg vågnede og ikke skulle på stationen mere. Det er jo et livligt og meget afvekslende arbejde.

Mærkeligt nok har jeg været med ved de to store jernbaneulykker, der er sket i Københavns nærhed. Da Vigerslev-ulykken skete, var jeg tilsynsførende på hovedbanegården, og da der skulle afsendes hjælpetog og der ikke var andre, tog jeg

med ud som fører. Regningsarbejdet glemmer jeg jo ikke. Da jeg kom hjem, satte jeg mig ned og græd. Adskillige år tidligere skete Gentofte-ulykken — dengang var jeg på nordbanegården. Jeg havde perrontjeneste, og der kom de med de døde og sårede, og der var lig ved lig. Jeg kunne ikke forstå, da jeg gik fra stationen om morgenen, at livet pulserede som sædvanlig i gaderne.

## 40 år som formand.

— Det var ret hurtigt efter Deres ansættelse, at De optog det kristelige arbejde.

— Det var i 1898. Jeg fik en dag et brev fra stationsforstander Eriksen i Jylland. Han skrev, at han havde truffet en togfører, der holdt med sit arbejdstog på stationen. De havde talt om at lave et møde for jernbanemænd, og han ville bede mig om at være med. De kom kort efter til København og opsøgte mig i mit hjem, og resultatet blev, at der blev indkaldt til årsmøde i Fredericia i 1899, hvor vi blev 75 mennesker. Her blev vi enige om at holde sammen og dannede en sammenslutning. Der var nogen uoverensstemmelse, for nogle ville kalde den en kristelig jernbaneforening, andre ikke. Den endelige ordning på organisationen kom først i 1908, og så blev jeg formand,

### Skibsværftet »Toft«

Graasten . Telefon 1225

Forlang

### Als Fløde Is

og bliv tilfreds.

### LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB

GLOSTRUP

Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442

### Gælder det briller!

gå da altid til

**SPECIAL-OPTIKER**

### Knud Ibsen

Langgade 26

Nykøbing Falster . Tlf. 513

## Holbæk

### Alex. Bøjer

Statsaut. Installatør

Alle Arter elektriske  
Anlæg udføres samt  
Reparationer.

Ugerløse - Tlf. Ugerløse 15

### Holbæk Forkromnings-Anstalt

Th. Madsen — Ingeniør

Fornikling



Forkromning

Udfører Arbejder for  
O. H. J. - H. T. J. og H. V. J.

Holbæk - Tlf. 835

### Maskinfabriken »Vulkan«

Holbæk

Stokeranlæg - Oliefyringsanlæg  
Patenterede i Ind- og Udland

### Vipperød Frugtplantager

Vipperød — Grundlagt 1903

Telefoner:

Kontoret Nr. 108  
Fru Viggo Christensen, privat. Nr. 2  
Overgartner Vald. Pedersen, Nr. 83

### Truelsdal Andelsmejeri

Alle 1. Kl. Mejeriprodukter

Vipperød, Aagerup  
Tlf. Vipperød 22

### TØLLØSE SAVVÆRK & KAROSSEFABRIK

Frode L. Boll  
Alt udføres af 1. Kl. Materialer.

Tølløse . Nyvej . Tlf. 64

## Tølløse

### Tølløse Mellem- & Realskole

KOSTSKOLEN TØLLØSE



Frk. M. Hesseldahl & Louise Høyer

Tølløse - Tlf. 130 - 147

### ANKER LARSEN

Skræddermester

Leverandør til

O. H. J. - H. T. J. og H. V. J.

VIG - TLF. VIG 200 og 226

## Veje

### Th. Weissenborn

Smedemester

Gas- Vand- og  
Varmeinstallationer

Volmersgade 5  
Veje - Tlf. 2075

### A. Moltrup

Læderhandel

Vestergade 24 - Tlf. 367  
Veje

Spis Kager og Brød fra

### Hans Fenneberg's Bageri

Veje . Fiskergade 11 . Tlf. 680

### Malte Vestergaard & Co.

Aktielselskab

Aut. General Motors Forhandler  
Veje - Tlf. 1100

### Vilh. W. Pedersen

Smedie - Svejseri - Maskinværksted  
Veje - Dæmningen 14 - Tlf. 2938

## Silkeborg

### Silkeborg

### Andels-Svineslagteri

Silkeborg . Tlf. 1007 - 1008

Udsalg:

Vestergade 21  
Østergade 28  
Frederiksberggade 11

### A. Simonsen

Konfektionsfabrik

Silkeborg - Tlf. 532

### Lysbro Stenfarvefabrik og Facadepuds

Hovedgaardsvej 3  
Silkeborg - Tlf. 1276

### Chr. Hedegaard

Blikkenslægermester

Udfører Arbejder for DSB

Silkeborg - Toldbodgade 9  
Tlf. 593

## Kolding

### Carit Stenstrop

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

### H. og F. SLOTH

DSB Vognmand

Kolding . Tlf. 51

### Finnemann Wiuff

Moderne Skræderi  
Leverandør til Jernbanen

Kolding . Jernbanegade 52 . Tlf. 1679

### Stinus Enkelund

Tømremester

Udfører Arbejder for DSB

Brande . Tlf. 215

og da vi begyndte at udgive et blad »Signal«, blev jeg redaktør af det.

Valdemar Busch's datter indskyder her, at bladet under krigen undertiden blev forvekslet med det berygtede tyske blad »Signal«, og et par gange kom der anmodning om at sende en del eksemplarer, som åbenbart skulle være af det tyske blad. Men det var Valdemar Busch en speciel fornøjelse at lade som intet og sende sit eget.

— Det er et stort arbejde, De har måttet gøre i de 40 år som formand.

— Åh, når man ser tilbage på tiden, føler man sig som unyttig arbejder. Der er noget, der hedder en unyttig tjener.

— Det stemmer nu ikke ganske med den opfattelse, andre har af Deres indsats.

— Gud har arbejdet med og har vel-signet gerningen, men det er gået med det som med andet kristeligt arbejde — det er ligesom for tilbagetrukket. Da vi var unge, var der mere af frelsens jubel i os, og vi kunne ikke lade være at bekende — det er det, jeg savner hos mig selv og hos mine medarbejdere, dette gåpåmod. Jeg beder meget om, at Herren vil gøre det sådan, at unge og virkelig troende jernbanemænd vil fylde de tomme pladser ud, der er blevet i vore rækker.

alt en omvæltning for mig, jeg fik ca. 125 kr. om ugen som mejerist, og som ugift stationsarbejder fik jeg 315 kr. om måneden, men jeg har aldrig fortrudt det jeg valgte.

— Som dreng havde du så ikke lyst til jernbanen?

— Nåh, de fleste drenge har vel altid den lyst i sig at lege med futtog, men jeg havde nu aldrig tænkt mig, at jeg skulle have med de rigtige tog at gøre.

— Har du familie ved DSB?

— Nej — der er ingen af min familie, der har haft det mindste med jernbane at bestille.

— Hvor var det da du blev ansat, var det her i Kh.?

— Ja — jeg har aldrig været andre steder end på hovedbanegården, og der har jeg også været hele rækken igennem stationsarb., portør, stationsbetjent og nu togbetjent, og det er også et sted, jeg altid har været vældig glad for at være, både på pladsen og ved togtjenesten, og det er jo nu engang rigtigt, at når man er glad for at være et sted, så vokser interessen mere for ens arbejde, så får man lyst til at gøre hvad man kan, for at passe det man bliver sat til.

— Har du også været på pakhus?

— Ja — lad os ikke tale om det. 3—4 uger på pakhus, som stationsarbejder, det er ganske vist ikke meget, men jeg fik da lært at bære jern!

— Hvordan er det så gået med dine eksaminer?

— Eksamen har jeg aldrig været så bange for, trods det, at jeg som dreng kun har gået i almindelig landsbyskole, men som mejerielev måtte jeg gå 3 år på handelskole, og senere teknisk skole, så der erhvervede jeg da handelsmedhjælpereksamen og fyrbødercertifikat. Til portørprøve og togbetjenteksamen gik det nogenlunde, jeg står nu som togbetjent, ca. midt i rækkerne, det er jo ingen skade til at kunne lidt af hvert.

— Var togbetjenteksamen svær at komme igennem?

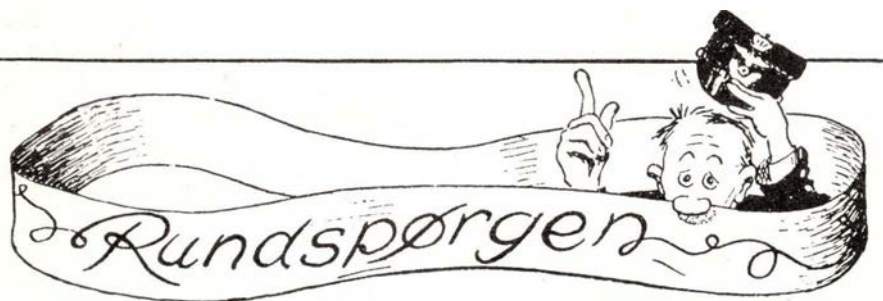
— Der skal jo arbejdes i den tid man går på jernbaneskolen, men jeg mener enhver normalt begavet mand kan klare den, hvis han vel at mærke vil gøre sig lidt umage, men selvfølgelig er der stor forskel på folk, nogle har svært ved at lære, andre regner det ikke for noget, og så er der jo også noget der hedder uheld.

— Nå, men du hører altså til dem, der ikke regner det for noget?

— Ærlig talt — ja.

— Mener du ellers, at der bør ændres noget ved togbetjenteksamen?

— Ja, lidt ændringer kunne jeg godt tænke mig, man kan jo altid finde noget



Vi fortsætter vor rundspørge fra sidste nr., hvor vi talte med en nyantaget medarbejder, og vi vil så gå fem år tilbage i tiden hver gang, og høre hvad man har fået ud af jernbanetilværelsen.

— Hvad er dit navn?

— Johannes Baadsgaard.

— Når begyndte du ved D.S.B. og hvornår blev du portør?

— Min første dag som jernbanemand, var den 15. februar 1946, hvor jeg som stationsarbejder meldte mig på Kh. To år senere blev jeg så portør samme sted.

— Hvornår blev du så togbetjent?

— Jeg blev togbetjent den 1. januar 1951, efter at have gået godt et år med eksamen. Det så jo ikke helt lyst ud, da vi gik ud fra skolen, idet der var lukket for udnævnelserne dengang, og der var på det tidspunkt to hold uddannet, altså ca. 50 mand foran mig, men der kom da heldigvis hurtigt skred i det.

— Hvad var du inden du kom til DSB?

— Jeg er udlært mejerist, og har været ved faget i 7 år. Det er et dejligt og friskt liv at være mejerist som ungt menneske, men når man så med tiden opdager, at ens chancer for at få en bestyrerplads e. lign. er meget små, så mister man uvilkårligt noget af interessen. Det er der forøvrigt mange andre jernbanemænd, der har erfaret.

— Hvorfor kom du så til DSB?

— Ja — hvorfor — man finder jo på så

mange tossestreger i den alder. Det var ærligt talt for sjov jeg gik ind og fik en ansøgning. Det var jo dengang DSB søgte aspiranter i alle landets blade, men det er jo forbi nu. Nå, men jeg sendte dette her skema ind, og fik så brev om at møde til optagelsesprøve på hovedbanegården. Nu havde jeg tilfældigvis fridag den dag, så jeg tænkte, — lad mig prøve det med, så jeg hoppede på den, og blev også antaget. Men ærlig talt, jeg betænkte mig flere gange, inden jeg sagde ja, det var jo trods



Togbtj. J. Baadsgaard.

## **Axelborg & Baltic Hotel**

Andreas Harboe

## **Skandinavisk Perolin Fabrik**

Vennemindevej 21  
København Ø - C. 4991

## **Fabriken GLUTEN**

v/ Th. Olesen  
Frederiksborggade 11  
C. 5809

## **Schiønning & Arve ½**

Heimdalsgade 45-47  
Central 1022

## **Teglværkernes Centralkontor**

Vestervoldgade 117  
København V . Central 6100

## **½ Kymeia**

Glentevej 61 - København NV

## **Dansk Vognfjeder Fabrik**

Gl. Køge Landevej 47  
Central 8117

## **Salgsforeningen for Dansk Frugt**

Ahlefeldtsgade 5  
Tlf. Palæ 9323

## **Hans Guldmann's Asfaltfabrik**

Puggaardsgade 6  
København V . Tlf. C. 4101 - 4301



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

## **Th. Erritzøe**

International Spedition  
Amaliegade 41 - C. 13108

## **Rejsebureauet Danmark**

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

## **Oluf & Ferd. Schæbel**

Finsensvej 34  
København F  
Central 2938-3311-12951

## **Kommunernes Kulkontor**

½ **Bladhandler-Forbundet  
og Blad- og Tobaks-  
udsalgene på DSB-  
banegårdene.**

*R. 2242*

## **Svend Westergaard**

Farvergade 2-4

## **Maskinfabriken Effort**

Gladsaxevej 342-354  
Søborg 577-1677

## **Frelsens Hærs Industriafd.**

Affaldspapir, Afskæringer fra  
Trykkerier og Bogbinderier  
samt Arkiver og Aviser købes.  
Afhentning af brugte Sager.  
Tingvej 56 - C. 7904

## **Axel Schou ½**

Elektriske Artikler  
Industrigaarden, Strandlodsvej 2  
Central 9210

## **Normal Trykkeriet**

Siegfred Petersen & Søn  
Grundlagt 1917  
Øster Farimagsgade 16 B  
Tlf. Øbro 6261

Aktieselskabet

## **HESSICATOR**

Nr. Søgade 25 A  
København K . Tlf. Palæ 8805

## **Winther & Heide's Eftf.**

Rør- Sanitet  
& Varmtvandsmaalere  
Kompagnistræde 39  
København K. - C. 1506-13211

## **Omnia Kapsler ½**

Hvidovre, Valby  
Tlf. Hvidovre 565

## **Dansk Maskin-Assurance Gensidig**

Niels Hemmingsensgade 9  
C. 3975

Udlejning af Borde - Stole  
Service

## **P. A. Nielsen & Co.**

Skindergade 28  
Tlf. C. 828 - Byen 8228

## **Nordisk Oliefyr I/S**

Jagtvej 101-103  
København N . Tlf. Ægir 2892

## **E. F. Andersen**

Industrivej 60  
Glostrup - Telf. 1855

## **Hundested-Rørvig Færgen**

forbinder Nordsjælland med det  
skønne og sagnrige Odsherred.

## **Virum Fragt- Flytte- & Vognmandsforretning**

Kollemosevej 40  
Holte - Tlf. HOLte 597

at kritisere. For det første synes jeg, at 6 ugers kursus er for lidt i forhold til det, der skal læres. Og så mener jeg absolut, at skolen skulle have bibeholdt tyskundervisningen og tilmed taget lidt engelsk med. I et land som Danmark, hvor så mange udenlandske turister rejser, burde enhver togbetjent i det mindste kunne besvare de nødvendige spørgsmål både på tysk og engelsk. Man kan selvfølgelig sige, at der er steder nok, hvor man kan lære sprog både godt og billigt, men det er det med at tage sig sammen til det, der er mange (jeg selv iberegnet), der har en svag karakter, *nvad det angår.*

— Hvad mener du så om togførereksamen, mener du, at den har sin berettigelse, og mener du, at du kan klare den?

— Om de spørgsmål ønsker jeg absolut ikke at udtale mig her. Og så spørger du, om jeg mener at kunne klare den, det har jeg såmænd ikke spekuleret på endnu, men det regner jeg da med — man skal jo da være optimist.

— Hvad synes du så om togtjenesten — har du fortrudt, at du er gået den vej?

— Absolut det eneste rigtige efter min mening da. Jeg har aldrig fortrudt det, og jeg tror bestemt heller ikke jeg kommer til det. Det er dejligt, altid at være i kontakt med andre mennesker, — man ser og hører mange interessante ting og kommer ud for mange små og sjove spørgsmål og bemærkninger. Gennemgående er publikum flinke, og jeg kan nu godt lide at gå — om jeg så må sige — at pusle om de rejsende, besvare de spørgsmål, der kan

være, og i det hele taget gøre de rejsende små tjenester, som nu ens tid tillader, uden at det går ud over billetteringen, der nu engang er vor væsentlige bestilling i personførende tog. Selvfølgelig findes der også mange kvæulanter, men man bliver mere erfaren for hver dag der går, og man lærer jo efterhånden også, hvordan den slags mennesker skal tages. Jeg ved godt, der er mange, der siger, det er et rakkerliv, og det er nogle skøre tider at møde til tjeneste på, — ja selvfølgelig kan der være noget om det, men man vænner sig til alting. Jeg var selv »lidt« betænkelig, da jeg søgte togbetjentkursus, jeg havde aldrig prøvet at køre, før efter, at jeg havde søgt. Sådan går det mange portorer rundt om på stationerne, der godt kunne tænke sig at blive togbetjente, men de tør simpelthen ikke at søge, fordi de aldrig har prøvet at køre, og er bange for at fortryde det. Derfor synes jeg, at på de stationer, hvor det er nødvendigt med stationspersonale til afløsning af togpersonale, skulle stationerne lade de folk, der evt. har lyst til at prøve arbejdet ved togtjenesten komme ud, i stedet for, som i mange tilfælde, at tage dem ud, der slet ikke ønsker det. Det tror jeg, at både publikum og vi andre kunne være bedre tjent med.

— Hvad siger din hustru, til de forskellige tjenester?

— Hun klager over, at jeg går iverjen derhjemme, når jeg har fri — sådan om formiddagen og midt på dagen, hun mener hun får for lidt ud af sin tid, når der skal laves middag og smøres mad på så mange

forskellige tider. Selvfølgelig indrømmer jeg gerne, at set fra ens hustrus side, var det jo bedre med en noget mere normal arbejdstid.

— Går du til nogen studiekreds?

— Nej, det gør jeg ikke, jeg synes ikke man får det tilstrækkelige ud af det, med de tjenestetider man har, sådan noget skal jo passes, hvis man virkelig går op i det.

— Interesserer tillidsmandsarbejdet dig slet ikke?

— Jo — organisationsarbejdet har altid interesseret mig meget. Både min far og bedstefar har begge været ivrige organisationsmænd, så der vil jo altid hænge en del ved hos mig. Allerede som ung mejerielev kom jeg i fagforening og gik op i arbejdet her med stor interesse.

— Hvad foretager du dig i din fritid. Har du nogen hobby?

— Nogen særlig hobby kan jeg ikke sige, jeg har. Min interesse falder mest på rejser i udlandet. Jeg tager gerne en tur hvert år, ud og ser andre forhold. Et år havde jeg en to dages tur rundt i Norge, året efter en tilsvarende tur i Sverige, og nu sidst en tur gennem Tyskland—Schweiz og Østrig. Til sådanne rejser kan man bruge megen fritid, når det interesserer en, at selv planlægge turen, samle på rejsebeskrivelser, brochurer, og fotografier fra de forskellige steder man har været, eller som man har lyst til at se. Næste år skulle turen gerne gå til Italien, hvis da ellers pengepungen tillader det.

Harald.



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

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

## Til vore medlemmer og øvrige læsere

Indehaveren af nærværende blad »Jernbane-Bladet« hr. red. Rybro har meddelt os, at han fra 1/1-52 af forskellige grunde ikke kan afse plads i bladet til vore spalter og derfor heller ikke kan levere bladet som medlemsblad for D.E.F.A.

Vi beklager dette, da vi herved mister en god propaganda, som vi ikke i øjeblikket kan finde erstatning for.

For at bevare den gode kontakt med vore medlemmer vil vi fra 1/2-52 selv

dublikere og udsende et blad. Dette vil fortsat blive redigeret af N. C. Thorsted og ekspederet af Johs. Christoffersen.

Vi håber på denne måde at kunne bringe en nogenlunde god erstatning for nærværende blad. Artikler og andet stof til bladet må være red. ihænde senest d. 20. i måneden.

## Al niaj anoj kaj ceteraj legantoj

La posedanto de ĉi tiu gazeto »Jernbane-Bladet« s-ro red. Rybro sciigis al ni, ke li de la 1/1-52 pro diversaj kaŭzoj ne

plu povas malhavi lokon en la gazeto por niaj kolonoj kaj sekve de tio ankaŭ ne povos liveri la gazeton kiel membroorganon por D. E. F. A.

Ni tre bedaŭras tion, ĉar ni per tio perdus tre bonan propagandilon.

Por konservi la bonan kontakton kun nia anaro kaj la ceteraj legantoj ni de la 1/2-52 elsendos duplikitan gazeton. Ni esperas, ke ni tiamaniere povos iom kontentige anstataŭigi la nunan gazeton.

La redaktejo kaj la ekspedejo restos la sama.

Jernbaneesperantisterne i Arhus har i år en ung engelsk lærerinde mrs. M. Green som kursus og studiekredsleder. Vi benyttede en aften lejligheden for at få lidt at vide om esperantobevægelsen i England.

Vi spørger fruene:

— Hvornår blev De esperantist, mrs. Green?

— Jeg lærte sproget for ti år siden.

## Tønder

### TØNDER OG OMEGNS BANK ½

### Tønder Landmandsbank ½

#### CHR. HANSEN

Aut. Gas- og Vandmester

Udfører Arbejder for DSB

Tønder Lillegade 5 Tlf. 166

#### D. Køppen . Glarmester

Alt i Indramning  
af Malerier og Foto udføres

Udfører Arbejder for DSB

Tønder Vestergade 63 Tlf. 558

**K. 2578**

## Skærbæk

#### Skærbæk

#### Tømmerhandel

Emilius C. Pedersen

Trælasthandel

Tømmer- og Bygningsartikler  
Brændsel

Skærbæk - Tlf. 79

#### Bay Thyssen & Søn ½

Kul - Korn - Foderstoffer

Skærbæk - Tlf. 92

## Aabenraa

### DAPA

A/S DANSK PAAHÆNGSVOGN-FABRIK

A A B E N R A A

Paahængsvogne - Sættevogne  
Langtømmervogne - Toppelad  
Person Paahængsvogne  
Person Sættevogne

Leverandør til Danske Statsbaner

## Aabenraa Margarinefabrik

#### Juul Dahl

Aut. Gas- og Vandmester . Installatør  
Leverandør til DSB

Jernbanegade 14 . Tlf. 2806  
Aabenraa

#### Aabenraa Motorfabrik

Heinrich Callesen & Co.

Aabenraa . Kolstrup . Tlf. 2088

#### Chr. Løwenstein

Aut. Elektro-Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Nygade 57  
Aabenraa . Tlf. 2660

#### J. P. Top's Eftf. ½

Aabenraa

## Sønderborg



#### HANS FR. MATTHIESEN

Alt vedrørende Møbel- og Bilpolstring

Leverandør til DSB

Agermandsvej 50 . Tlf. 3169

Sønderborg

Vor Købmand er

#### C. DEGN

Dybbølsgade 22

Sønderborg . Tlf. 2421

#### Sønderborg

#### Trælasthandel ½

Rosengade 12

Sønderborg . Tlf. 2776 . 2777

#### Sønderborg Sygekasse

Ekspeditionstid: Mandag—Torsdag  
10-16, Fredag 10-18, Lørdag 10-12

Sønderborg . Kastaniealle 24 . Tlf. 3849

#### Als Husholdningsskole

Forstander: Frk. Johanne Hansen

Tlf. Sønderborg 3990

Sønderborg . Vollerup

#### Paul Müller

Indehaver: R. Müller

Bygnings-Blikkenslageri

Aut. Gas- og Vandmester

Udfører Arbejder for DSB

Sønderborg, Nyvej 20, Tlf. 2768

#### KORNIMPORTEN

#### FOR ALS OG SUNDEVED A/S

Sønderborg . Tlf. 2327

#### SØNDERBORG

#### ANDELSMEJERI

Sønderborg . Tlf. 2861

— Hvad gjorde Dem interesseret i sproget?

— Interessen kom, mens jeg var medlem af en ungdomsforening. Vi diskuterede forskellige emner og fik interesse for internationale problemer. En aften hørte jeg et foredrag om Esperanto, og det gav mig interesse for sproget.

— Engelsk er jo Deres modersmål, hvorfor ville De så lære Esperanto?

— Under krigen diskuterede vi krigen og dens årsager, og efter min mening er en af disse årsager, at de forskellige landes befolkninger ikke kender tilstrækkeligt til hinanden. Jeg blev overbevist om, at et internationalt sprog var meget ønskeligt, men dertil er hverken engelsk, fransk eller andre nationale sprog egnede. Esperanto skaber jo ikke fred, men sproget kan fremme arbejdet for freden.

— Hvad mener De om andre kunstsprog f. eks. det såkaldte Basic English?

— Mange andre kunstsprog indeholder gode ideer, men det er jo en kendsgerning, at kun Esperanto har vist sig at være praktisk anvendeligt. Om Basic English kan jeg sige: Hvis man valgte det, ville der sikkert snart fremkomme også Basic fransk, tysk, spansk o. s. v. Desuden er det umuligt for en englænder at huske kun at bruge Basic English's få gloser.

— Mange danske har anvendt megen tid på at lære engelsk. Har De talt med danske på Deres nationalsprog?

— Jeg har talt med mange danske på engelsk, men deres talefærdighed slog kun til til lidt snak om dagligdags ting, ikke til en rigtig diskussion.

— Er der mange esperantister i England?

— Jeg tror, at det procentvis er det samme som i Danmark, men ved de kongresser, jeg har deltaget i, var den engelske deltagergruppe større end de enkelte grupper fra andre lande.

— Undervises der i Esperanto i engelske skoler?

— Ja, i 22 engelske skoler undervises der i Esperanto, og i mindst 10 skoler afholdes der faste kursuser for esperantolærere. Esperantoundervisning er således i disse skoler en del af lærernes lønnede arbejde.

— Mange danske mener, at man kan klare sig overalt i verden med engelsk. Hvad mener De om det?

— Jeg har kun besøgt få lande, foruden Danmark kun Frankrig og Schweiz. I de største byer i Frankrig kunne vi klare meget med engelsk, men dette var ikke muligt i Schweiz.

Vi siger mrs. Green tak for samtalen og ønsker fru en god fornøjelse og et godt aflyt af sit ophold i Danmark.

Poeno.

## Bona Ekzemplo

En la oktobra numero de »La Fervojisto« (franca) nia kara kolegino f-ino Lemonier skribis treege instigan artikoleon. Ĝi estas tre instiga propagandilo por ĉiu sincera esperantisto. Jen ĝi estas:

La 13-an de oktobro 1905 D-ro Zamenhof skribis al la franca ministro de la publika instruado dankan leteron okaze de sia akceptigo en la Honoran Legion. El tiu letero mi volas memori la jenan frazon: »Post la granda sukceso de la internacia kongreso esperantista en Boulogne sur mer, mi permesas al mi esperi, ke Francujo estos la unua, kiu enkondukos en la publikajn lernejojn la instruadon de la lingvo, kiu faciligos la propagandon de la liberalaj ideoj, kun kiu Francujo estas nedisigeble ligita«.

Kvardek ses jarojn paŝis! Kvankam dum tiu tempo fervoraj pioniroj senĉese batalis por efektiviĝi la deziron de la majstro, ni sincere devas diri, ke la vojo al tiu realigo ankoraŭ estas tre longa.

Nuntempe, se la gazetaro simpatie subtenas projekton pri enkonduko de dua lingvo en la lernejojn, ni ja scias, ke tiu projekto ne temas pri Esperanto.

Ĉu tio estas motivo por malkuraĝiĝi? TUTE MALE!!! Ĝi estu instigo por persisto kaj plene dediĉo.

Baldaŭ malfermiĝos kursoj en provinso kaj en Parizo. Bonvolaj instruistoj denove provos disvastigi nian lingvon kaj idealon inter siaj samfakanoj. Tiu tasko, kiu en la unua tago estas ekzaltanta, tro ofte iĝas teda kaj peza, kiam sukceso tro longe sin atendiĝas. Esto do necese, ke ĉiuj konciu la malfacilecon de sia laboro, sed samtempe konciu ankaŭ pri ĝia graveco. Kiel la majstro ni gardu la fidon je la celo atingota.

Redirante:

Ni semas kaj semas, neniam laciĝas  
Pri l'tempoj estontaj pensante.

Cent semoj perdiĝas, mil semoj perdiĝas,

Ni semas kaj semas konstante.

La Prezidantino.

## La 4-a IFEF kongreso

Provizora kongresprogramo.

DIMANĈE la 25/5:



Je la 15-a h. estrarkunveno.

Je la 19-a h. interkonatiĝa vespero.

LUNDE la 26/5:

Je la 9-a h. kunsido de la terminara komitato.

Je la 15-a h. estrarkunveno.

Je la 20-a h. solena malfermo de la 4-a I. F. E. F. kongreso.

MARDE la 27/5:

Je la 10-a h. viziti en riparejo kaj fakpreloj.

Seebblas, posttagmezo la 1-a laborkunveno.

MERKREDE la 28/5:

Laborkunsidoj.

Ĵaŭde la 29/5:

Tuttaga ekskurso sur la lago Konstanca.

VENDREDE la 30/5:

Postkongresa ekskurso.

Til de af vore medlemmer, som påtænker at deltage i ovennævnte kongresrejse, kan meddeles, at billetprisen Padborg—Lindau—Padborg vil, såfremt der kan blive 25 betalende deltagere, blive ca. 125,00 kr. ellers 200,00 kr. Kost og logi anslår vi til ca. 20,00 kr. pr. dag.

Vi vil i lighed med tidligere rejser oprette en sparekonto; således, at hver enkelt deltager kan opspare et beløb til brug for rejsen. Beløbet vil blive udbetalt umiddelbart for afrejsen eller på ethvert andet tidspunkt efter sparerens ønske. Større eller mindre beløb alt efter sparerens evne og ønske kan straks indsættes på vor girokonto 71044. v/I. Kensing, Stadion Alle 20, Århus.

★

La estraro de D. E. F. A. deziras por niaj anoj ĝojigan kristnaskon kaj feliĉan kaj prosperan novjaron.

Ni kore dankas pro la pasinta jaro.



## 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.

## Hovedgaard

### Hovedgaard Foderstofforening

Hovedgaard . Tlf. 28

### Hovedgaard Auto- og Motorcykleværksted

H. R. Christensen  
Hovedgaard . Telf. 50

## Horsens

### Rud. Kramper & Co. A/S

Maskinfabrik

Horsens . Houmannsgade 6 . Tlf. 4270

### J. Jørg. Jensens Eftf.

Kresten G. Bindeballe

Horsens . Sønderbrogade 10 . Tlf. 380

### Horsens Textil-Lager

v. Wittrup

Horsens . Søndergade 10 . Tlf. 61-62

### S. P. Josefsen

Børstetræfabrik

Horsens . Fabrikvej 12 . Tlf. 1420

### Horsens Flytteforretning

G. Munch

Horsens . Allegade 47 . Tlf. 196

### Horsens Lastbilstation

Jernbanegade

Horsens . Telefon 2190-2191

### N. C. Nielsen's Alabastindustri

Horsens . Houmannsgade 2 . Tlf. 2153

### Fernvarefabriken

## HIMMERLAND

Vilh. Brandt

Doense . Tlf. Vebstrup 7

### P. B. Døssing

Aut. Installatør — Udf. Arb. for DSB

Karup . Tlf. 36

### Johs. Lorenzen

Sadelmagerværksted  
Automobil- og Møbelpolstring  
Leverandør til DSB

Haderslev . Torvet 4  
Tlf. 22546

## Herning

### J. C. Baden

DSB Vognmand

Herning . Fønnesbechsgade  
Tlf. 209

### Fiske Børsen

Jesper Thomsen  
Herning . Silkeborgvej 14  
Tlf. 1398

### William Vesterager

Trikotage og Konfektionsfabrik  
Herning . Tlf. 471

### Chr. Nørgaard Larsen

Trikotagefabrik  
Herning . Tlf. 786

### Herning

### Vulkaniseringsanstalt

A. P. Bach  
Herning . Østergade 8 . Telf. 924

## 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

### Sydney

### Andels-Svineslagteri

Hurup - Tlf. 171

### Erling Sejersen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB  
Nykøbing Mors . Tlf. 106

### H. M. Henriksen

Entrepenør  
Udfører Arbejder for DSB  
Frederiksvæg 5  
Nykøbing Mors . Tlf. 259

## Struer

### »Centrum«

Bageri og Conditori  
God Kaffe

Struer . Østergade . Tlf. 289

### Chr. Christensen

Garmesterforretning  
Leverandør til DSB

Struer . Østergade . Tlf. 161

### M. A. Schou's Sønner

Slagterforretning

Struer - Tlf. 245-434

Husk

### »Grand Salon«

Struer Torvet

Anbefaler sig med l. Kl. Arbejde  
Tlf. 329

Husk

### Pensionatet

Struer - Østergade 20

### GRÅBØLS tømrrer & 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

Trikotageforretningen

### »MISSA«

M. Søholmer

Alt i Trikotage - Garn -  
Børnetøj

Silkeborg, Nygade 45 . Tlf. 1960

### Wilh. Krüger

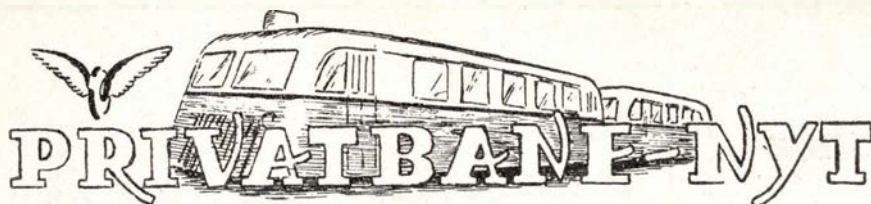
Aut. Elektro Installatør

Næstved . Kildemarksvej 36  
Tlf. 2117

## MALERFORRETNING

Ring til Næstved 1937 y





# PRIVATBANE NYT

## Privatbane dagbogen

6. Under fabriken Scandia's prøvekørsler med nye skinnebusser på Randers-Hadsundbanen skete der det uheld, at elektriciteten til trykluftbremsen på en af busserne svigtede, der derved påkørte nogle andre busser, der holdt på et sidespor. Værst gik det ud over bussen til Mariager-Fårup banen. Flere andre busser og bivogne fik også nogen skade. Ingeniører og håndværkere, der befandt sig i den løbske skinnebus, fik nogle drøje knubs uden at komme alvorligt til skade.
17. På Kjellerup banen er der i aften gjort ikke mindre end 3 forsøg på at fremkalde en togulykke. I et sporskifte var der anbragt en stor træklods. Noget længere fremme var der lagt en stump skinne i et sporskifte. Skinnebussen klarede dog begge forhindringer, uden at der skete noget.
17. Da skinnebussen var under indkørsel på Hundested st. fra havnen stødte bussen sammen med et rangertræk inde på stationen. Bussen havde bivoggen foran sig, og det lykkedes ikke portoren på bivoggen at få føreren af bussen gjort opmærksom på faren. Bivogne fik revet de ene side op og en del ruder knustes. Der skete kun materiel skade.
17. Hammelbanen fik idag sin nye skinnebus, der er den første af den nye forbedrede udgave.
18. Kragenæs banens »Perlehøne« påkørte ved midnatstid tre kvier mellem Harpelunde og Købelev st., hvorved

motorvognen led nogen materiel skade og togets pakvogn afsprede. Kvierne var så hårdt medtaget, at de måtte skydes.

20. På den ubevogtede overskæring øst for Albæk st. påkørte skagenstoget ved 19-tiden en personbil. Føreren af bilen blev slynget op gennem bilens lærredstag og faldt ned på vejen, men det viste sig senere, at han var sluppet fra uheldet med en brækket arm.
20. Nordfynske j.b. har nu fået en ny personvogn til skinnebussen, og man kan derefter køre med trevognstog.
21. Varde-Grindsted banens skinnebus blev idag påkørt af en stor lastbil på overskæringen ved Abildhede trinbræt. Bussen væltede helt om på siden og ned i grøften, uden at nogen af passagererne eller personalet kom noget til. Derimod blev føreren af lastbilen og hans medhjælper begge hårdt kvæstede.

### Ålborg privatbaner

Banen har nu afsluttet fornyelsen af sporet på strækningen Nørresundby-Vadum en strækning på 7 km. Skinnerne var dem, der var taget op på den nedlagte banestrækning Vejen-Gesten.

### Hjørring privatbaner

Mellem Hjørring og Løkken har man nu udskiftet 24 km spor og sveller med skinner fra den nedlagte Vodskov-Østervrå strækning, hvor de kun havde ligget fra 1924.

## Ny frifindelse

Som tidligere meddelt var den frifindelse over stationsmst. M. C. Stæhr, Birkelse st., blevet appelleret til landsretten. Retten var taget ud til Birkelse for at tage forholdene i øjesyn. Medens retten i Nørresundby havde frifundet stationsmesteren for uagtsomt manddrab, men alligevel havde udtalt, at Stæhr havde udvist nogen uforsigtighed i tjenesten. Landsretten frifandt Stæhr pure for både uagtsomt manddrab og for forsømmelse af tjenesten.

Os som kender stmst. Stæhr har altid kendt Stæhr som en mand, der passer sine ting, og så vidt vides har han ikke i de 38 år han har været ved banerne modtaget irettesættelse af nogen art, og vi kunne derfor kun vente det udfald sagen fik, hvilket vi hermed ønsker tillykke med.

høj-ry.

## Skagensbanen

Banens driftsoverskud blev i år 63.377 kr. mod et overskud på 113.667 kr. forrige år. Da banens svellebestand nu efter 25 års forløb trænger stærkt til fornyelse, har man fået ministeriets tilladelse til at overføre ca. 30.000 kr. fra sporfornyelsesfonden til driftskontoen. Banen havde mod sædvane haft ret betydelige udgifter til snerydning. Banen håbede at det længe ventede dieselloko ville få en gunstig indflydelse på brændselsudgifterne.

### Mariager-Fårup banen.

Underskudet var sidste år 89.500 kr. og for dette regnskabsår 124.661 kr. Banens skinnebus nr. 3 ventes leveret om en månedstid, og banen kan derefter gå over til 100% skinnebusdrift for personbefordringen.

### Svendborg—Nyborg banen.

Her var der et overskud på 58.000 kr. Den eneste indtægtspost foruden renter 2122 kr. var 80.000 kr. i forpagtningsafgift fra DSB. Det var derfor ikke underligt, at fmd. fhv. borgmester Ferd. Jensen, Svendborg, åbnede sin beretning med følgende udtalelse:

# J. C. Jensen

SNEDKERMESTER

KONTOR- & BUTIKSINVENTAR  
BYGNINGSSNEDKERI  
AARHUS



9209 PRIVAT: 7212  
ROSENKRANTZGADE 23



# Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Søndergade 8 . Telefon 1436

# Maskinfabriken Phoenix

ODENSE



TLF. 169

## JERNSTØBERI

Automobilgods, Specialgods, Bremsekloster  
og alm. Maskingods

## KEDELSMEDIE

Jernkonstruktioner og Beholdere,  
Sporskifter til DSB og  
flere Privatbaner

## MASKINFABRIK

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

# Rævsbæk Teglværk

Bestyrer Hans Madsen

Specielle røde og gule  
Facadesten.

Cellesten og Drænrør  
i alle Dimensioner.

**Prima Kvalitet.  
Hurtig Ekspedition.**

**HADSUND . TELEFON 122 - 126**

## Hoptrup Højskole

7 km Syd for Haderslev

Sommerskole for unge Piger Maj—August, 4 Maaneder  
Vinterskole for unge Mænd November—Marts, 5 Mdr.

Postadr.: Hoptrup, Tlf. 75213 - P. H. Lauritsen, Forstander

## Broager Trælasthandel & Trævarefabrik A/S

Broager - Tlf. 34

## Broager KERAMIK

M. Petersen

Broager

Vestergade 1

Telefon 85

## Nordborg Slots Efterskole

Skole for unge piger 3. maj—30. august.  
Skole for unge mænd 3. november—30. marts.

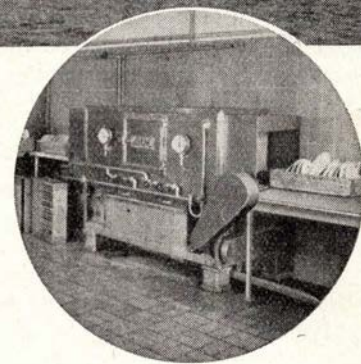
Chr. DEMUTH



# GEM

service-opvaske-  
maskiner

... den  
effektive  
service —



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

Aktieselskabet

# Georg E. Mathiasen

Vordingborggade 12 . København Ø . Central 9043

# Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarshavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

**Abonnement 4 kr. årlig.**

Girokonto 60082

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



## Lyntogssyge

*En læge har erklæret, at to børn, der skreg hele tiden i lyntoget fra Ålborg til København, havde »togsyge«.*

O, kære læser se og lyt, vil med på den du være, thi immervæk, der sker jo nyt, som du må se at lære.

For vaks er hver en doktormand, når med pincet han stiller og glas med destilleret vand, så finder han baciller.

Og hvis en dag måske det sker, alt går som fod i hose, alligevel de noget ser, de stiller diagnose:

»En mystisk sygdom, ganske ny, hvortil er ej kendt mage, har vist sig udi Slagelse by — så er't en Slagelse-plage.

To børn, som i et lyntog sad — en dreng og så en pige, bar noget underligt sig ad, for de tog fat at skringe.

De skreg, som børn nu skringe kan, tilsidst dog trætte var de, så sa'e den rare doktormand: »Ja, lyntogssyge har de.«

»Desværre ej en kur jeg har, som den slags kan kurrere.« Med tålmod måtte mor og far for dem derfor agere. Jeg tror nu nok, jeg har en kur, hvis det for mig skal hænde, den kur som de får efter tur, bli'r nemlig »Ris på ende«!

*Onkel Christian.*

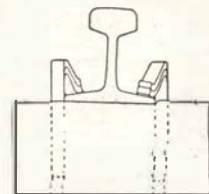
## Novb. dagbogen

2. Kl. ca. 4,20 kørte to store godstog mod hinanden på strækningen mellem Holsted og Brørup, 3—4 km fra Holsted st. Den 26-årige lokofyrbøder A. C. Koppel, Fredericia, dræbtes

og fire mand af loko- og togpersonalet blev kvæstede. Ulykken skyldes, at der på Brørup st. var forglemt at tage gennemkørselssignal tilbage efter et tog, således at det efterfølgende tog, fortsatte på samme signal uden at personalet på dette tog vidste, at krydsningen var forlagt fra Holsted til Brørup. Strækningen var spærret i tre døgn for oprydningen var tilende.

3. En 48-årig mand forsøgte ved 19-tiden at springe på et tog, der havde sat sig i gang på Hillerød st. Han forfejlede springet og blev så hårdt kvæstet mellem trinbrædt og perronkanten, at han døde kort efter indlæggelsen på sygehuset.
5. Den 62-årige banebetjent Chr. Nielsen, Marrebæk, blev i formd. påkørt og dræbt af tysklandsekspressen, da han på skinnecykel var på vej fra Marrebæk til Fiskebæk st. Det var stærk tåge og lokopersonalet så først Nielsen på ca. 25 m afstand.
6. På Herning banegård skete ved 19-tiden det uheld, at et rangertræk kørte ind i siden på et persontog, der var under udkørsel til Brande. En personvogn i rangertrækket væltede om på siden. Med en mindre forsinkelse kunne toget til Brande dog fortsætte.
8. Lokofører Bang Østergaard, Fredericia, faldt ved 6,30-tiden ned fra tenderen på et loko, medens toget holdt

## Fjederspigre



## Elastic Rail Spike

Company Limited,  
LONDON

Repræsentant for Danmark:

Civilingeniør

## Aage Christensen

Studiestræde 63 - København V  
TLF.: C. 2541 og 12.741

— Vi har nu kort med DSB i to år, og det går udmærket, synes jeg!

En af aktionærerne var knap så tilfreds, idet han synes det urimeligt, at det skal tage 1½ time at komme fra Nyborg til Svendborg, når det kun tager en halv time at komme fra Nyborg til Odense.

### Randers—Hadsund banen.

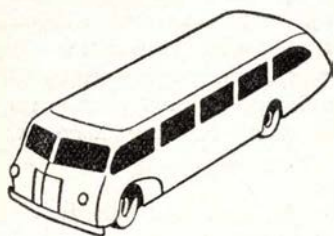
Banen har haft et underskud på 280.086 kr. Også her venter man en bedre økonomi, når banen får sit dieselloko, der ventes leveret i 1952. Den 20. maj blev banen ført ind på Randers DSB station, og der var indtil 1. september befordret 12.000 passagerer på denne strækning.

### Troldhede banen.

Underskudet har her været 219.769 kr mod et underskud på 263.459 kr. forrige år. Driftsudgifterne viser en nedgang på 24.000 kr. og da indtægterne samtidig er gået ca. 20.000 kr. i vejret er regnskabet blevet ikke så lidt bedre end det budgetterede. Banens indtægt ved godsbefordring har været ca. 510.000 kr., og for indeværende år er der foreløbig sluttet kontrakt om brunkulstransporter til ca. 300.000 kr., så der er al grund til at vente et betydelig forbedret driftsregnskab til næste år.

### Vejle—Vandel—Grindsted.

Her har driftsunderskudet været 134.181 kr. mod 124.280 kr. i fjor. Banens fmd. oplyste, at der har været ført forhandlinger med Varde—Nr. Nebel og Varde—Grindstedbanerne om samdrift, men forhandlingerne har ikke ført til noget positivt resultat, da de to nævnte baner ikke mente at have interesse i et sådant samarbejde. Der er også forhandlet med Troldhede banen, men det kan på nuværende tidspunkt ikke siges om det vil være muligt at træffe en ordning.



## EJNAR KJELDEN

Karosserifabrik

Herning . Tlf. 1291

## Jydsk Haandvæveri og Textilfabrik

Væveri - Spinderi - Tvinderi -  
Klude- og Garnrenseri  
Salg af alle Kvaliteter Vævegarn.  
Fabrikation af alle Slags Tæppe-  
stoffer. Lønarbejde udføres hur-  
tigt og billigt. Specialfabrik for  
Gulvklude og Karklude.  
Forlang venligst Tilbud.

Herning . Sandgraven . Telf. 1431

## Herning Auto Handel

I. C. Kristensen

Herning . Østergade 45  
Tlf. 947

## Viggo Vejvad

Vognmand

Herning . Tlf. 1218

## Harald Jensens Bogbinderi

Herning . Bredgade 6 . Tlf. 504

Alt i Paalæg . Sild . Ost . Salater  
Prøv vort lækre Smørrebrød.  
Bringes overalt i Byen.

## DET KOLDE BORD

Herning . Fønnesbechsgade 32 . Tlf. 918

## Garderobepressen

Chr. Jespersen

Herning . Skolegade 2 . Tlf. 1084

## Egon Jensen

Manufaktur en gros og  
Fabrikation

Herning . Tlf. 1026

## Herning Kul Kompagni ½

Alt i Brændsel.

Direkte Import af Kul, Koks,  
Cinders og Briketter

Herning . Telefon 1417

## Folkebanken for Herning og Omegn

Aktieselskab

Tlf. Herning 438

## Cementvarefabrikken VESTJYLLAND

v/ Ottesen & Pedersen

Spec.: Taarnsiloeer

Herning . Sandgraven  
Tlf. 187

## Herning Handels- og Landbrugsbank ½

Herning . Østergade 2  
Tlf. 65 (3 lin.)

## Herning Waterpastabrik

L. Larsen & Søn

Fyensgade 61  
Herning . Tlf. 984

## Lund & Erichsen

Elektro- Installation A/S

Bredgade 49  
Herning . Tlf. 70

## Herning Trælasthandel

Østergade 13  
Herning . Tlf. 14-614

Husk

## NYMA TRICO

Alt i Trikotage  
Mary Nielsen  
Herning . Skolegade 18

## Alex Lyhne

Metalvarefabrik

Herning . Tlf. 1041

## Viktualieforretningen

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

## Ubbe's Damesalon

Skolegade 49  
Herning . Tlf. 1843

## 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

## MØBELGAARDEN

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

## Ejnar Lange

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

## Herning Jern- og Staalforretning A/S

Herning Tlf. 1700

## FISKEHUSET

Herning . Østergade 22 A  
Tlf. 119

## Cafe & Conditori »Trianon«

Herning . Bredgade 48  
Tlf. 608

på Ejstrup st. På sygehuset konstateredes det, at Østergaard havde forvredet den ene fod.

9. Da Bred st. ved 23-tiden skulle aflevere postsækken til bureauet i toget, var den sporløst forsvundet. Sækken indeholdt ca. 13.500 kr. i kontanter samt checks til et beløb på 2510 kr.
12. Under prøvekørsel med Randers-Hadsund banens nye skinnebus blev denne påkørt af en traktor ved Lem holdeplads. Traktorføreren blev slynget af traktoren uden at komme noget til, og skinnebussen fik nogle buler.
15. Under rangering med et godstog på Ry st. ved midnatstid, kørte maskinen på grund af fejl sporskifte ud ad blindsporet og kom til at holde ude på gaden.
16. Ved 7-tiden fandt man liget af en 24-årig mand, der i løbet af den foregående aften eller nat var påkørt og dræbt af toget i nærheden af Vester Sottrup st.
16. Da en motorvogn ved midnatstid skulle køre fra København L til Lersøen st. blev denne afsporet i s-togssporet. Da den store kørekran skulle afsendes til hjælp fra Godsbanegården, blev kranen afsporet på Gb. og det lykkedes derefter først at få s-togssporet klar en times tid efter, at morgentogene begyndte at køre.
17. Lokofører V. E. Johansen og fyrbøder Folmer Petersen, Gb mdt, opdagede ved 3,30-tiden, at der var ild i en oliedunk, der stod på en hylde på et loko. For at standse den truende brandfare begyndte de at slæbe dunken ud. Herved gik hanken af dunken og brændende olie tændte ild i Johansens tøj, og før det lykkedes at slukke ilden i tøjet var Johansen blevet slemt forbrændt. På hospitalet konstateredes det, at Johansen havde fået 2. grads forbrændinger i

ansigtet, og 3. grads forbrændinger på begge arme.

17. Da et amunitionstog med 16 vogne amunition passerede Arden st. opdagede stationspersonalet, at der var ild i en af vognens akselkasser. Det var ikke muligt at få toget standset her, men ved opringning til Mosskov trinbræt fik man billetsælgeren her til at standse toget ved at svinge en rød lygte. Kort efter lykkedes det at få slukket ilden med det for hånden værende materiel.
21. Som følge af en knækket aksel på en godsvogn i et tog mellem Vejle og Daugård, måtte der indføres enkeltsporkørsel på denne strækning. En 55-årig jernbanearb. William Hansen, Daugård, var ikke klar over dette, og blev derfor ved 6,30-tiden påkørt bag fra af et tog, da han var på vej til sin kolonnes arbejdsplads. Han kvæstedes så hårdt, at han dagen efter afgik ved døden på Vejle sygehus.  
Under arbejdet med at fjerne den knækkede vognaksel blev en af hjælpevognens mandskab H. Braatting, Fa, ramt i hovedet af en væltet dunkraft og pådrog sig en flænge i hovedet.
21. Da persontoget fra Kalundborg til Slagelse ved 11-tiden nærmede sig Høng knækkede en aksel på maskinens tender. I løbet af aftenen var sporet atter frit.
22. En varebil blev ved 18-tiden påkørt af et rangerloko på Kolding havneterræn. Føreren af bilen pådrog sig åbent benbrud.

### Nyt spor Padborg-Tinglev

Arbejdet med at udskifte skinner og sveller på den 13 km lange strækning mellem Padborg og Tinglev har stået på hele sommeren og efteråret og nærmer sig nu sin afslutning. De gamle skinner, der stammede helt fra 1907, var alt andet end behagelige at køre på.

## Til og fra læserne

Med dette nr. afsluttes Jernbane-Bladets 8. årgang, og redaktionen takker hermed alle, dem, der ved deres bidrag til bladets læse- og billedstof har bidraget til at gøre bladet så læseværdigt som muligt. Ligeledes tak for de mange venlige breve, der alle har været en opmuntring til at gøre bladet endnu bedre. Redaktionen håber på fortsat velvilje i det kommende år, og det ville selvfølgelig være glædeligt, om endnu flere havde noget at skrive, som kunne interessere bladets læserkreds.

★

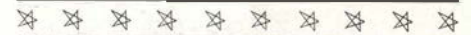
Kan ikke lade være med at citere nogle linier fra et par læserbreve: Som følge af, at mit oktober nr. har været gennem mange hænder, er det næsten slidt op. Jeg ville meget gerne, om der kunne blive et nyt nr. til mig.

Obm.

★

Om end lidt sent takker jeg for Deres initiativ ved at udgive Jernbane-Bladet, »Billedbladet fra Flinholm« som enkelte skumlere med slet dulgt misundelse kalder bladet for, idet de ganske overser, at såvel organisationsbladene som Jernbane-Bladet har hver sin mission.

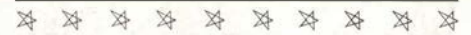
tass.



## GLÆDELIG JUL OG GODT NYTÅR

ønskes bladets læsere, medarbejdere, annoncører, mine kammerater og personlige venner i by og på landet, med tak for al venlig interesse i det snart svundne år.

H. E. RYBRO



### Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10  
Esbjerg

Hver Dag - til hvert Maaltid - kun det lægeanbef.

# KELP SALT

— og De beskytter Deres Sundhed.

# Julekæser



- Det er fjerde gang du tæller efter, Alfred. er der ikke, hvad der skal være? - Jo, men heller ikke mere end ligetil -

- Jamen skal det være Nykøbing Mors - Falster eller Sjælland? - Deter lige meget. - min søster er på stationen og henter mig.

- Næ - da jeg var ung - Jeg gik en gang fire mil, bare for at banke en rival - - Jh dog, og De gik hjem osse? - Næ, jeg blev kørt hjem i ambulance -

- Havde du ikke jaget sådan på mig, Ofelia - - så havde vi ikke behovet at vente så længe på det næste tog -

- Mormor - har du en revne i ryggen? - Næ - hvorfor tror du det lille ven? - Jo for far si'r, du ligner en fed sparegris!

- Så baronen har månedskort - De har måske osse gavekort -

- Havde vi dog bare taget buffeten med osse - - Så - nu ingen spydigheder! - Jo - for der ligger nemlig billetterne

Hør konduktør! - nu er der vel ingen mandfolk i min sovekupe? - - - - kære frøken - Hvor meget tror De, De kan få for de par kroner? -

- Jeg modsiger af princip aldrig nogen mennesker. - - Jeg heller ikke. - Det er jo løgn mand! -

PS.

## Akts. Rudolph Als

København V  
V. Boulevard 15

Central 9324

## H. Hoffmann & Sønner

## Nordisk Slibeskive Fabrik

Skolegade 19 - Tlf. Valby 5-984-9205

## Carl I. Nielsen $\frac{A}{S}$

Raavarer for Børsteindustrien

Niels Juelsgade 9-11

C. 3711 - 3931

## Skodsborg Corn-Flakes

*sprøde og lækre.*

Alle synes om dem.



## Christian Birch

Klæde en gros

Vestergade 8

Tlf. 922 - 923

Telegramadr.: Klædebirch.

## Decca Navigator Akts.

Krystalgade 15 . Tlf. Byen 8310

## Dansk Andels Ægekспорт

Axelborg . C. 2126

Ingeniørfirmaet

## Constantin Brun $\frac{A}{S}$



## Nielsen & Smith

Korn og Foderstoffer

Holmens Kanal 5

Central 3858

## ALFRED RAFFEL $\frac{A}{S}$

VODROFFSVEJ 46 — KØBENHAVN V — CENTRAL 6395

**JERNBANEMATERIEL**

**ERLING GAD**



P. Skramsgade 1 . København K . Tlf. Palæ 9301

Nørrebrogade 116  
Nora 8803

Amagerbrogade 30  
Sundby 8803

Gl. Kongevej 165  
Eva 4138

*Fredgaard*

*Specialforretning for Kvalitetsradio*

A K T I E S E L S K A B E T  
**HOLEBY DIESELMOTOR  
FABRIK**

HOLEBY - DANMARK