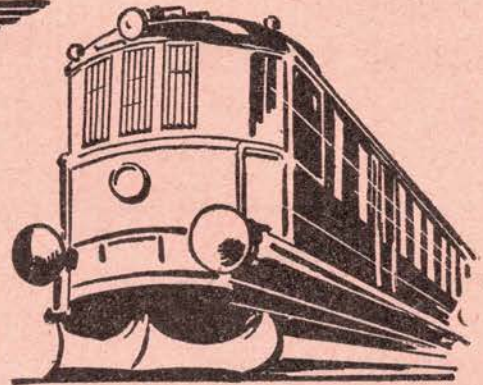
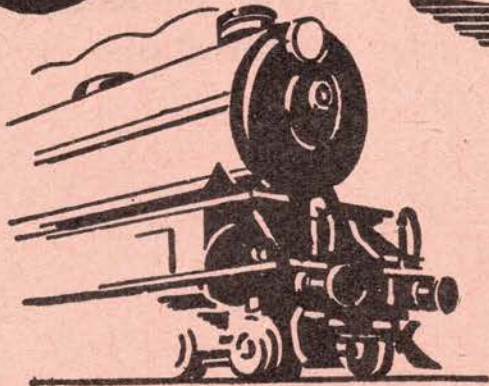


# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

9. årgang nr. 1

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

Januar 1952

## INDHOLD:

Jernbanefagpressens nytårs- betragtninger .....	Side 1
Månedens emner .....	« 2
Danske jernbanestationer, nr. 47 ..	« 3
Mens vi venter på tog .....	« 5
Kværulanten spørger .....	« 7
Månedens interview .....	« 9
Nye abonnementskort rekorder ..	« 11
Høng—Tølløse banen 50 år .....	« 12
Ryomgård-Gjerrild-Grenå banen...	« 13
Sagt og skrevet .....	« 15
Til og fra læserne .....	« 15
Bornholm .....	« 17
Privatbane nyt .....	« 19
Måneds magasinet .....	« 21
Ud og ind .....	« 23
»Hunden på« .....	« 24



*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 8194

MINERALVANDSFABRIK

Vester 8194

CARIT ETLARSVEJ 10

KØBENHAVN V.

## Ringkøbing

$\frac{1}{2}$  Ringkøbing  
Uldspinderi & Tæppefabrik

## Hirtshals

**Hirtshals statsaut.  
Fiske-Auktion**

v/ C. Jensen

Hirtshals . Tlf. 34 - 233

$\frac{1}{2}$  Ove Christensen

Maskinfabrik & Skibssmedie

Hirtshals . Telefon 99

**Neptun Fiskeexport**

ved Viktor Olesen

Hirtshals . Tlf. 186

**„Solea“ Fiskelillefabrik**

Hirtshals . Tlf. 105 - 169

**Havnens  
Maskinværksted**

Hirtshals . Tlf. 95

**Gedsted  
Tang og Madrasfabrik  $\frac{1}{2}$**

v. Frank Petersen

Gedsted - Tlf. Gedsted 12

## Viborg

**J. N. Kjærgaard's  
Tømmerhandel  $\frac{1}{2}$**

Gravene 5  
Viborg - Tlf. 2 - 1302

**I/S Th. Bentzen's  
Klædefabrik**

Dumpen 7  
Viborg . Tlf. 250

**Karl Bedsted**

Kartofler en gros  
Skolestræde 1  
Viborg . Tlf. 727 - 1967

**L. T. Jacobsen**

Statsbanernes Vognmand  
Viborg, Søtorp 1  
Tlf. Godseksp. 35, Privat 446

**Martin A. Petersen**

Produkthandel  
Viborg . Nytorvsgyden 2  
Telefon 463

## Thisted

**Thisted  
Andels-Svineslagteri**

**B. Bjerre Christensen**

Aut. Installatør  
Udfører Arb. for DSB  
Thisted . Nytorv 3 . Tlf. 248

**Chr. Poulsen**

Fiskeeksport  
Hanstholm pr. Thisted  
Telefon Rær 37

*Gør Deres indkøb*

*hos vore annoncører*

## Skive

**Aage Selchaus  
Jernforretning  $\frac{1}{2}$**

SKIVE

**Auto Centralen**

v/ Harald Toft

Elektrisk Benzintank aaben  
Dag og Nat

Skive . Resenvej . Tlf. 132

**Skive Jernhandel  $\frac{1}{2}$**

Skive — Telf. 1119 - 1165

**Skive Andels'  
Kreatureksportforretning**

Skive . Tlf. 276 - 976

**Søren Lund & Søn**

DSB-Vognmand  
Braarupgade 12 . Skive  
Tlf. 190

**Arbejdsanvisningskontoret**

Gratis Anvisning af Arbejdskraft  
Skive . Nordbanevej 24 . Tlf. 236

**I/S Morsø Støbegods**

Nordbanevej 1  
Skive . Tlf. 631 - 38

**Fr. Klochs Ligkistemagasin**

v/ C. Halse  
Møllegade 2, Skive . Tlf. 150

**Fibæks Maskinsnedkeri**

Udfører Arbejder for DSB  
Skive . Jernbanegade 19 . Tlf. 317

AKTIESELSKABET

**SKARREHAGE  
MOLERVÆRK**

# Jernbanefagpressens nytårsbetragtninger

## Dansk Lokomotiv Tidende

Godt og ondt bød det gamle år på. Et blik ud over landets grænser fremkalder stadig det dystre billede af dyb uenighed mellem øst og vest. Om det nye år vil bringe den afspænding, som vi satte vor lid til ville fremkomme i 1951, kan ingen give os svar på i dag, men så længe viljen til at opnå forlig og fredelig vej stadig hersker hos en af parterne, er der et lyspunkt. Og vi må inderligt håbe, det må lykkes de demokratiske lande i vesten at føre sejren hjem ved forhandlingsbordet.

Mange er de ønsker og forhåbninger, vi hver især stiller til 1952. Indenfor organisationen har vi endnu mange sager, der venter på afgørelsen. Men lad os trods alt tage optimismen i behold og håbe på, at vi møder den rette forståelse for vore krav, så der herigennem kan skabes den arbejdsglæde, som kan bevare tilliden til, at det er ved fællesskabet og retfærdigheden resultaterne opnås til alles bedste.

## Dansk Privatbaneblad

Det er bittert, men nødvendigt at erkend: at næsten syv år efter krigens afslutning tvinger en uheldig international udvikling de frie vestlige nationer til at påtage sig stærkt øgede byrder og ofre for at afværge krig; men den fredselkende demokratiske verden har af udviklingen gennem disse år, prægede af skuffelser og frygt, draget den lære, at det gælder om at stå stærke og så samlede som muligt, og at fred og sikkerhed kun kan betrygges gennem den vestlige verdens fællesskab.

## Jernbane-Tidende

Ved årets udgang samler vi gerne dets mange begivenheder i et billede, der kommer til at danne hovedindtrykket for hele årets arbejde og erfaringer. Hvad det rent

organisationsmæssige angår — og det kan egentlig også udvides til at være det etatsmæssige — så bliver det samlede billede ikke særligt lyst eller tilfredsstillende. Man har desværre i det store og hele haft anledning til at betvivle, at den nødvendige kontakt mellem broen og den øvrige besætning har været helt i orden. Det er mere blevet kurér end bro, der har præget arbejdet ombord.

— — —  
Vi har før sagt, at hverken tale om underskud eller kritik fra de bevilgede myndigheders side over statsbanernes utilfredsstillende forrentning må have eller få indflydelse på personalets stilling. Det kan umuligt være sådan, at en etats personales arbejdsvilkår bestemmes under hensyn til etatsens afkastningsmuligheder. Skulle det være tilfældet, ville det se sort ud for adskillige andre etater, der kun har

udgifter at se hen på, når regnskabet stilles op.

## Privatbane-Tidende

Det år, som nu er gået, har økonomisk set været dårligt for så godt som alle offentlige transportmidler; konkurrencen har været hård, og det er den efterhånden også blevet for vore konkurrenter. Hvordan deres økonomiske resultat af den kørsel, de præsterer til dumpingpriser, er, får offentligheden jo ikke nogen oplysning om, men af de udtalelser, der fremkommer på vognmandsforeningernes møder, kan man jo forstå, at også her er man ved at blive klar over, at der efterhånden er ved at være for mange om budet. Altså, som også vi tidligere har sagt, Danmark er ved at være overtrafikeret, og en trafikregulering er i høj grad påkrævet.

— — —  
Skal der opnås det bedst mulige for banernes drift, må styrelse og personale søge at finde hinanden i et godt samarbejde. Vi har fra vor side givet bolden op hertil ved at foreslå oprettet samarbejdsudvalg, og venter nu kun på banernes stilling til dette spørgsmål. Det ville uden tvivl kunne bringe gode resultater, såfremt man finder den rigtige form for arbejdet.

## Vor Stand

— I store træk har 1951 under hjemlig synsvinkel været værre end forgængeren, fordi de lyspunkter, der var stillet i ud-sigt som belønning for afsavn, kun blev tågedannelser, og tværtimod har inflations-spørgsmålet luftet skelettet og vist sit grelle åsyn, ligesom »den onde cirkel« er et stadig mere aktuelt samfundsproblem.

— — —  
Det gamle år kan nu trække sig tilbage med en mere eller mindre god samvittighed i behold, det er det ny, der nu skal bringe det lysere fremtidsperspektiv i sigte, og det er et tungt ansvar, der hviler på det, hvis det også skuffer os.

*Alle kan købe Brilller 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

# Månedens emner...

## Dårlige signaler

I »Jernbane-Bladet« for november skriver en lkf. om daglyssignaler, der kan være så godt som usynlige. Det er rigtigt, at det ofte kan være vanskeligt at få øje på disse signaler om dagen, men det er sikkert ikke signalernes skyld, for i mørke er de som regel meget tydelige, selv om der kan være væsentlig forskel på lysstyrken, og mange af dem fremtræder også klart og skarpt om dagen. På de nye stationer Onsild, Fårup og Hvidovre fjern har man meget nær nået det ideelle, således at man selv i meget stærkt solskin ikke kan undgå at se signalerne, enten man ser efter dem eller ej, men muligvis er det også der således, at de kan dæmpes ned til usynlighed, det bliver bare ikke brugt endnu, og så er glassene rene, det bliver de ikke ved med at være, skønt rene glas selvfølgelig er en betingelse for at signalerne kan være gode.

Det er dog meget værre med lyset i vore armsignaler, som skal bruges i mørke. Det er jo langt fra sjældent, man kan måske godt sige, at det er ret almindeligt, at man træffer et sådant signal med så svagt lys, at det vanskeligt med sikkerhed kan afgøres, om der virkelig er lys, eller det kun er reflekset fra togenes lanterner, man ser. Mellem disse og de klart lysende signaler (også armsignalerne) i Fårup og Onsild finder man signaler med lys af alle styrkegrader. De svage er i overvejende flertal.

Nu vil formodentlig en og anden spørge, hvorfor lokoførerne ikke indberetter, når der træffes dårlige signaler? Der til må svares, at den tid forlængst er forbi, da nogen tror på nytten af den slags indberetninger. Der var engang, det var i tiden for den første verdenskrig demoraliserede alting i almindelighed og vort signalsystem i særdeleshed og skabte undskyldninger for ikke at passe det, man skulle passe, da var det sådan, at hvis der blev klaget over et signal, fik pågældende station pålæg om at holde sine signaler i orden og overbevise sig om, at de til enhver tid lyste, som de skulle, et pålæg ingen station tillod sig at sidde overhørig. Så kom krigen med mangel på brændsels eller belysningsolie, man prøvede med erstatninger, der som regel i sig selv var gode nok, men man var uvant med det nye, og betragtede det på forhånd som noget skidt, der ikke var til at have med at gøre. Derfor passede man det ikke og undskyldte sig med, at det var noget skidt. Undskyldningen blev tildels taget for gode varer, man havde jo ingen

erfaringer at henvise til. Dermed var vi inde i en slendrian, der ikke bedredes da vi fik olie igen. Man var nu engang kommen ind på, at togene kørte lige godt, så hvorfor have ulejlighed med at holde signalerne i ordentlig tilstand. Det er med signalerne, som med så meget andet, det er først, når togene holder og ikke kan køre mere, man tager sig sammen til at gøre noget, klager og indberetninger hjælper intet så længe togene kører. Vil man skaffe sig ørenlyd, må toget standses, og det er en udvej, lokoførerne sidst af alt griber til.

Senere fik vi elektrisk lys i signalerne, det var ikke for at gøre det bedre, men for at gøre det billigere. Det blev heller ikke bedre. Det vil sige i al almindelighed. Mange signaler er engang imellem virkelig gode, men til andre tider er de det ikke, og det er det almindeligste. Årsagen dertil kan for almindelige mennesker at se kun være enten snavsede glas, dårlige lyslegemer eller for lav spænding på lyskilden, måske et sammenspil af disse omstændigheder.

De gammeldags fremskudte signaler med gaslys har det på tilsvarende måde som hovedsignalerne. Lyset i dem kan også være godt, men det er det som regel ikke.

Og som sagt, det går jo »udmærket«, så hvorfor have nogen ulejlighed med noget? At toggangen er mindre sikker, end den kunne være med gode signaler, og koster lidt mere brændsel end nødvendigt, kan jo ikke aflæses noget sted.

I. Sørensen.

## Sparebestræbelser og samarbejde

Et sådant emne blev behandlet i december nr. af Jernbane-Bladet. Der blev anført, at Gdt. opfordrer personalet til at indsende forslag om besparelse og forbedringer, og at en del af disse forslag blev præmieret, selv om også disse forslag egentlig ikke førte til nogen mærkbar indflydelse på banernes økonomi. Undertegnede er fuldstændig enig med den, der har skrevet nævnte artikel, idet jeg

er af den opfattelse, at hele misøren med det store underskud beror på noget helt andet, nemlig anlægs-bygning og vedligeholdelse af anlæg m. v., alt inden for de tekniske afdelinger. Det vil være revnende ligemeget hvad driften kan indtjene når de tekniske afd. bruger dobbelt så meget. Nu må det ikke forstås sådan, at jeg er ude efter en kategori, som jeg ikke selv tilhører, og som sådan ikke har nogen forstand på. Men man kan ikke med nogenlunde forstand undgå at ryste på hovedet, når man ser hvad der foregår.

Når f. eks. banerne skal opføre en lille hytte eller lignende, søges der først at få det allerbilligste tilbud frem, og derefter tages der så fat, og arbejdet skrider et stykke frem. Så kommer der en ingeniør fra en eller anden afdeling og ser sig lidt omkring og finder, at det egentlig er rivende galt som dette bliver lavet, så det må laves om. Altså ned med det, der er lavet, og så laver vi det på den helt rigtige måde. Måske kommer der noget senere en anden ingeniør, eller måske en arkitekt og finder også noget, der er helt forkert lavet og så om igen. Dette forsinker arbejdet betydelig og enden bliver, at inden det er fuldført er det blevet dobbelt så dyrt som først anslået.

Vel skal banerne bygge og anlægge på en solid og forsvarlig måde, men man undres, og ligeledes håndværkere, der udfører sådanne arbejder, over de dimensioner, der forlanges, f. eks. til tagspær m. v. Er banernes bygninger da så meget bedre bygget, end hvad der laves af andre? Dette synes ikke at være tilfældet — tværtimod. Tager vi f. eks. postvæsenet. Hvor er det stilfuldt udført og hvad vedligeholdelse angår — langt forud for banerne.

Hvad kan nu grunden være til, at forholdene er således. For menigmand synes den at være dette, at der mangler en fast hånd til at tage sig af sådant, og ikke lade alle råde »mange kokke fordærver jo maden«. Lad det gamle stive system forsvinde, tal og rådfør lidt mere med manden derude i marken, muligt har han også lidt forstand og særlig erfaring, selv om han ikke er teknisk uddannet på højere skoler.

»menigmand«.

## Underretning af tog

I anledning af ulykken i Brørup, har en lokofører i en artikel i D. L. T. krævet en eller anden form for underretning af tog, der kører fra dobbeltspor til enkeltspor om evt. mødende tog. I tilfældet Brørup hævder lkf. således, at dersom tog 2300, der passerede Brørup på et ikke tilbagetaget signal, skulle have haft en underretning i Brørup om tog 2301's forsin-

**Gælder det briller!**

gå da altid til

**SPECIAL-OPTIKER**

**Knud Ibsen**

Langgade 26

Nykøbing Falster . Tlf. 513

kelse (krydsningen skulle have fundet sted på dobbeltsporet), så ville lkf. på tog 2300 have standset sit tog, og ulykken være undgået. Men hvorfor skulle lkf. nu være klar over at 2301 var forsinket? Det må nødvendigvis medføre en synlig nummerering på de mødende tog, hvorfra skulle lkf. ellers vide om det nu ikke kunne være et særtog forud for tog 2301 han havde mødt på dobbeltsporet.

Hvordan er det iøvrigt når der i køreplanen er anført x for et tog, der på Roskilde st. skal videre ad sydbanen, og der holder tog ved alle perroner? Da er forholdet vist ikke det, at tog- eller lokofører forhører stationen om nu også det krydsende tog er ankommet. Nej, der ventes kun på afgang, og var toget mod syd gennemkørende, så blev toget ikke standset for at få at vide om det mødende tog var et af dem, der holdt ved perron.

### Billige feriebilletter

I tiden fra 3. maj til 17. juni og fra 23. august til 30. september er der planlagt en ordning med billige feriebilletter. Formålet skal være at forsøge at sprede sommerferierne. Der ventes en rabat på ca. 25%. Havde det nu ikke været meget nemmere, dersom ordningen var kommet til at gælde hele tiden undtagen i tiden 17. juni til 23. august. Efter at sommerferien snart de fleste steder er blevet på 3 uger, er der mange der må tage de sidste 8 dage udenfor den egentlige ferietid, og togene kører jo alligevel og der er god plads udenfor den egentlige ferietid, hvorfor så lade feriebilletterne ligge og samle støv fra 30. september til 3. maj.

### Fra »Vingehjulet«

I »Vingehjulet«, tilsyneladende officiel organ for Statsbanernes administrationskontorer, stationsforstandere og dermed ligestillede, nr. 4, 25. novbr. findes en artikel med overskriften »Brændselsøkonomi« »En trafikassistent skriver til os:« Derefter følger skrivelsen, men der står ikke noget om, hvorfor bladet har trykt den, og det ville være betydelig mere interessant at vide, end selve skrivelsen, der er lidt vanskelig at forstå, da den er skrevet i en underlig mislykket kancellistil, og egentlig ikke siger noget særligt, men bare prøver at give impulser til at finde på undskyldninger for ikke at efterkomme de bestemmelser, der er givet for at undgå unødvendig brændselsforbrug.

Skrivelsen er særlig vendt imod en tidligere i samme blad af sektioningeniør H. P. Hansen skrevet artikel, som netop går ud på at påvise forhold, som har ind-

## DANSKE JERNBANESTATIONER

47



flydelse på brændselsforbruget. Hvad trafikassistenten kan have imod dette er ret ubegribeligt, med mindre han mener, der tiltrænges et forsvar for en rar og bekvem slendrian.

### Forslag

Hvis ikke generaldirektoratet har fået tilstrækkeligt med forslag til besparelser og forbedringer, er her et par stykker mere.

Anbring hylder i de vogne, der i almindelighed benyttes til befordring af rejsegods, så kufferter og lignende ikke nødvendigvis skal stables oven på hverandre i så høje stabler, at de nederste bliver knust. Det vil samtidig gøre det lettere at holde styr på godset, og man undgår at skulle flytte om på store stabler for at få enkelte stykker lagt på rigtig plads.

Anfør i tjenestekøreplanerne hvornår en angivet krydsning eller overhaling skal finde sted, om det er dagligt, kun søn- og helligdage eller evt. ved anden lejlighed. Som det er nu, rummer det en betydelig usikkerhed, da man ikke kan regne med at alle, om har direkte med den slags ting

at gøre, står med køreplanen i hånden hele tiden og har tid til at undersøge sagen.

Da det engang imellem sker, at et lyn-tog svigter, og erstatningstoget ikke har tilstrækkelig plads, således at der ikke kan anvises plads til alle de rejsende, som har fået pladsbilletter, foreslås det, at de, der ikke kan anvises plads, får det beløb, de har betalt for pladsbilletten og forudbestilling tilbagebetalt, da de ellers og med rette føler sig bedraget.

Xenus.



## Maskinfabriken Phoenix

ODENSE

TLF. 169



### JERNSTØBERI

Automobilgods, Specialgods, Bremsklodser  
og alm. Maskingods



### KEDELSMEDIE

Jernkonstruktioner og Beholdere,  
Sporskifter til DSB og  
flere Privatbaner



### MASKINFABRIK

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

## Katterød Savværk

Faaborg . Tlf. 268

## R. RASMUSSEN

Tømremester

Udfører Arbejder for DSB

FAABORG

ODENSEVEJ 7

TELF. 43

## Brdr. Vestervig

LANGESKOV TRÆVAREFABRIK

Tlf. 41

## ½ Savmøllen i Ullerslev

Telefon 210

Ingeniør-  
og Maskinforretning

## GRAND

R. Andersen & Sønner

Nørre Aaby . Telefon 17

### Elva Cementvarefabrik

v. H. Ross

Nyborg . Sofienborg  
Tlf. 622

### Th. Gimbel & Co. ½

Trælasthandel  
Middelfart . Tlf. 27 - 527

### Middelfart Jern- & Staalforretning

Tlf. Middelfart 6 - 466  
Tlf. Fredericia \*688

## B I O

Nørre Aaby . Tlf. 198

## Spare- og Laanekassen for Middelfart og Omegn

Tlf. 130 - 138

### ½ Langeskov Plovfabrik

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

Gælder det  
1. Kl. Kød . Flæsk . Paalæg

### S. PRYDS

Nyborg . Knudshovedvej 51 . Tlf. 1430

### Nyborg Automobilforretning

Strandvejen 10  
Nyborg . Tlf. 707

## D R I K Ø L

fra REFSVINDINGE BRYGGERI  
Tlf. Ørbæk 40  
Nyborg Depot . Tlf. Nyborg 791

### J. J. Larsen ½

Korn og Foderstoffer

Faaborg  
Telf. 3 - 303 - 503 - 1003

### Plov- og Maskinfabriken »Mullerup« ½

Ullerslev . Telefon 22 - 205

Plove, Harver, Tærskværker,  
Halmpressere, Landbrugsvogne.

### ½ Langeskov Handelshus

Langeskov . Telefon 42

Kolonial - Isenkram - Korn

## Strandvejens Maskinfabrik

v/ N. P. Petersen

Udfører Arbejder for DSB

Strandvej 36  
NYBORG . Tlf. 36



## Undervejs

*Fuldmægtig Carlsen fortsætter beretningen om sin første udenlandsrejse.*

Jeg følte mig stolt som en pave, da jeg, kort efter at vi med »Nord-Express« havde forladt København, kunne besvare konduktørens høflige: »Tillader De, jeg ser Deres billetter?« med at stikke ham billetter til Paris. Det var noget ganske andet end at komme med en billet til Odense, Horsens eller lignende steder her hjemme, sådan følte jeg det i hvert fald, så ved jeg ikke, hvori det ligger, men man føler sig som en ganske anderledes betydningsfuld person, når man er på en lang rejse, og jo længere rejsen er, desto mere betydningsfuld forekommer man sig selv. Selve billetterne var jo i sig selv også ganske anderledes festlige end de almindelig gråbrune og grønne kartonlapper med ulæseligt påtryk, formatet var meget større, delt i to halvdele, og der stod med store og tydelige bogstaver: KØBENHAVN—PARIS på den ene halvdel og på den anden: PARIS—KØBENHAVN, desuden datoen og: Gyldig i 2 måneder. Det var noget, enhver kunne læse og forstå. Konduktøren klippede beskedent i det ene hjørne og rakte mig billetterne tilbage, han var tilsyneladende ikke det ringeste duperet. Nå, det var måske fordi de fleste i dette tog havde sådanne billetter, så han var vant til det, men det forekom mig alligevel, at han var en anelse mere høflig og korrekt end almindeligt.

Vi var syv mennesker i kupeen. For-

uden min kone og mig var der to svenske damer, jeg gættede på lærerinder ude over den første ungdom, så kender vi vist allesammen typen, de var åbenbart kammerater og rejste sammen, de sad så godt som hele tiden og trænede i det franske ved at de skiftevis, ved hjælp af en ordbog, hørte hinanden i enkelte gloser. Jeg opdagede forøvrigt senere, at de ikke var lærerinder men sygeplejersker. Forskellen er jo ikke så stor. Så var der en enlig engelsktalende dame, høj, lys og slank, elegant men ikke særlig smagfuldt klædt. Desuden var der to herrer, den ene var en ældre mand fra Bergen, som efter mange genvordigheder havde fået tilladelse til at besøge sin datter, der boede i Köln og havde mistet sin mand under krigen, selv lå hun på et hospital med ødelagt helbred: »Det kommer der ud af at gifte sig med udlændinge, men de unge vil jo ikke høre på fornuft,« sagde han bittert. Den anden var åbenbart forretningsmand, ældre og halvsnudsket med umiskendelige semittiske ansigtstræk. Han talte et underligt gebrokkent sprog, der tydede på, at han havde opholdt sig i mange forskellige lande, men ikke fået lært noget sprog rigtigt.

Vi kørte ud gennem det danske bonde-land, og aldrig syntes jeg, det havde været så smukt. Kornet var de fleste steder høstet og stod som tætte travet i lange rækker, mens fede, velnærede køer græssede på saftige, grønne marker, og jeg følte mig helt stolt over mit land og over, at alle udlændingene her i toget kunne se, hvilket dejligt land Danmark er. Selv har jeg altid syntes, at marker, der bugner

af korn og kvæg, er et af de tydeligste tegn på rigdom og velstand, og jeg føler mig sikkert forvisset om, at så længe vi har korn og kvæg på markerne i tilstrækkelig mængde, kan vi ikke være fattige, selv om vi har nok så mange valutavanskeligheder.

Det er et stort, stort gode, at vognene køres ombord på færgen, så man hele tiden har sin kupe med sin bagage med sig, og selv om man går en tur på færgen, kan man til enhver tid gå »hjem« i kupeen. Vi tog en kop kaffe oppe i salonen for ikke straks at tære på den medbragte mad, ja, jeg nappede for resten også en pilsner, mens Ellen var inde på et toilet, det var ved at blive varmt, og der var jo langt til vejs ende. Men der er det ulykkelige ved øldrikkeri, at det ikke kan skjules, og det første Ellen sagde, da hun kom tilbage var da også: »Du har nok taget dig en øl.« Men hun sagde ikke andet, og jeg svarede ikke, det kunne jo lugtes.

Det var sidst på eftermiddagen, vi nåede Flensborg, hvor vi blev underkastet et omstændeligt toldeftersyn og valutakontrol. Herunder lagde jeg mærke til, at den engelsktalende dame i vor kupe havde amerikansk pas og et checkhefte så tyk som en salmebog med hvert blad lydende på ti eller tyve dollars. Da vi igen sad i toget og korte videre syd på, var vi altså i Tyskland. Det vil sige, Sydslesvig er jo ikke rigtig tysk, nærmere rigtig dansk endnu trods snart hundrede år under Tyskland, både med hensyn til natur og stednavne. Først når man kommer syd for Slesvig by og har passeret broen over Kielerkanalen ved Rendsborg, begynder man at få indtryk af udland.

Vi kørte igennem Hamborg, da det begyndte at blive mørkt, men alle rejsende i toget var ved vinduerne for at få et overblik over krigens ødelæggelser i den hærgede by. Så lukkede natten sig om toget, mens det buldrede videre mod syd, og vi hver især søgte at gøre sig det så bekvemt som muligt. Den jodiske forretningsmand i vor kupe steg af i Hamborg, og der foregik en udligning af rejsende i hele toget, idet enhver søgte sig en plads til at sove, hvor der var mulighed for en

## Amts-Arbejdsanvisningskontoret

AALBORG . NYHAVNSGADE 12

Gratis Arbejdsanvisning til

Landbrug . Haandværk . Industri og husligt Arbejde

Aabent Kl. 8—17 . Lørdag 8—13

Tlf. 2782 - 2960

## J. C. Jensen

SNEDKERMESTER

KONTOR- & BUTIKSINVENTAR

BYGNINGSSNEDKERI

AARHUS



9209 PRIVAT: 7212  
ROSENKRANTZGADE 23

## Holbæk

### Holbæk Metalstøberi

Aksel Hansen & Aage Jensen  
Metalstøbegods i alle  
Legeringer saavel Haand-  
som Maskinformet.

**Fineste Kvalitet - Billigste Priser.**

Lev. til O.H.J. - H.T.J. - H.V.J.

Holbæk - Roedsvej 9  
Tlf. 839 - 841 x - 2089 u

### Asnæs Automobilforretning A/S

Brdr. Olsen

**Aut. VOLVO Forhandler**

Person- og Lastautomobiler  
Lager af Reservedele

**Asnæs - Tlf. 140 - 250**

## Tølløse

### Baptisternes Højskole og Eksamenskursus

Forstander: N. AUHØJ

**Kursus til Præliminæreksamen**

**TØLLØSE - TLF. 202 - 327**

### Tølløse eksamenskursus.

Forstander: Henry Gjerrild.

2-årigt kursus til præliminær-  
eksamen.

Nye hold begynder hvert års  
2. april og 18. august.

Elever modtages fra 14 års  
alderen og opefter.

Prospekt sendes på forlangende.

**TØLLØSE - TLF. 202**

## Bornholm

### Emil Andersen

Murermester

Udfører Arbejder for D. B. J.

Skolestræde 1  
Nexø . Tlf. 287

### Gornitzkas Bogtrykkeri

Værksted for moderne tryksager  
Farvetryk - Billedtryk  
Allinge . Tlf. Allinge 74

### Ferd. Jørgensen

Aut. G. M. Forhandler

Vukanisering - Reparationsværksted

Østergade 42-46  
Rønne - Tlf. 250

### Dansk Andels Ægexport

Forretningsfører: L. A. Larsen

Nordre Strandvej

Nexø . Tlf. 51

## Næstved

### Kn. Lodal Mortensen

Lys . Kraft . Varme

Næstved . Jernbanegade 6  
Tlf. 1227

### Wilh. Krüger

Aut. Elektro Installatør

Næstved . Kildemarksvej 36  
Tlf. 2117

### J. P. Mikkelsen

Nye og brugte Cykler

Kindhestegade 20  
Næstved . Tlf. 2209

De bor og spiser godt og billigt paa  
**Afholdshotellet Korsør**

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

## Bornholm

### Th. Kofoed

Automobilreparation

Benzin - Olie

Udfører Arbejder for D. B. J.

Aakirkeby . Damgade 11  
Tlf. 365

### Villiam Jensen

Murermester og Entreprenør

Udfører Arbejder for D. B. J.

Nygade 38 . Tlf. 129  
Aakirkeby

### SV. LIND

Vand- Gas- og Blikkenslagermester

Udfører Arbejder for D. B. J.

Damgade 10  
Aakirkeby . Tlf. 99

### Johs. Munch A/S

Trælsthhandel og Byggeforretning

Udfører Arbejder for D. B. J.

Pilebrovej 1  
Nexø - Telf. 28

### Ludvig Møller

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for D. B. J.

Nexø . Brogade 19 . Tlf. 74

# MALERFORRETNING

Ring til Næstved 1937 y



hel sofa eller en hjørneplads. Ellen og jeg havde en sofa for os selv, og med nogen behændighed fik vi os anbragt således, at vi kunne ligge nogenlunde behageligt. For mit vedkommende blev det nu ikke til megen søvn. Hver gang vi kørte igennem en større by, gik jeg ud på gangen for gennem vinduet at se så meget som muligt, og i den timestid vi kørte igennem Ruhrdistriktets store byer, stod jeg stot ved vinduet for at prøve at se lidt af alt det, man har læst og hørt om, de vældige bjærgværks- og fabriksanlæg der knytter sig til navne som Essen, Düsseldorf, Duisburg og hvad de nu hedder alle de store byer i det verdenskendte industriområde.

I Köln begyndte det at dages, så vi fik set et glimt af domkirken, der tilsyneladende stod uskadt i den for øvrigt stærkt medtagne by. Toget begyndte at blive levende igen, en efter en kom de rejsende ud fra de tillukkede kupeer og stillede sig i kø ved toiletterne. Alle trængte til at blive vasket og herrerne til barbering. Jeg havde et par gange den foregående dag besøgt toiletterne i vor vogn og gjort mig fortrolig med, at vandhanerne kun gav en yderst tynd og sparsom vandstråle, næsten kun dryp, jeg gik derfor ind i den danske vogn, der vidste jeg, vandhanerne gav vand, så det battede. Vi har dog noget, der er bedre end de andres, mente jeg da. Men ak, om morgenen var beholderne i de danske vogne tomte. Så er det måske alligevel bedre, at hanerne løber så sparsomt, at det ikke slipper op.

Vi kvikkede os op med kaffen i den sidste af vore termoflasker, i nattens løb havde vi tømt den ene, ligesom vi havde gjort et godt indhug i vort smørbrød, der var kun en pilsner og to sodavand tilbage, og dagen så ud til at blive varm.

Op ad formiddagen, mens vi kørte gennem det for os danske så fremmedartede belgiske landskab, hvor der langs banen, så langt man kan se, ikke er så meget dyrket jord, at der kan gro en eneste tonde kartofler, viste det sig, at de rejsende i nattens løb var blevet rystet sammen, som til een stor familie hvor alle talte til alle på alle mulige — eller i hvert fald på mange forskellige tungemål, hvoraf dog de skandinaviske blev stærkest benyttet. I vor kupe fik vi jævnlige besøg af en yderst livlig ikke helt ung dame fra København. Hun var med et større rejseselskab, som efter nogle dage i Paris skulle videre til revieraen. Hun delte rundhåndet bananer, appelsiner og chokolade ud til alle, særligt til amerikanerinden. Da vi holdt ved den franske grænse, havde hun købt for så godt som hele sin valutabeholdning. »Skidt med det,« sagde hun, »jeg skal nok få nogle dollars af hende.« Hun mente den amerikanske da-

me. At dollarerne ikke hængte så løse på det sted, opdagede hun sikkert, jeg blev i det mindste klar over det senere. Ellen hviskede til mig: »Pas på hvad du siger, jeg tror næsten, hun forstår dansk.« Det ville jeg have klarhed over og spurgte hende direkte derom: »Ja, når du int snakker for rask, kan jeg godt forstå det,« svarede hun lidt famlende men med tydeligt vendsysselsk tonefald. Dermed var vi på talefod med hende også. Hun var fra Nord-Dakota, hendes forældre var danske, hvorfra i Danmark behøvede man ikke at spørge, og nu var hun på rundrejse i Europa ene med sig selv og sine dollars.

Det var varmt, meget varmt. Vort sidste drikke, både det vi havde haft med hjemmefra og det par flasker vi havde købt på den franske grænsestation Jumont, var for længst skyllet ned, og vi sad og nikkede kæmpende for at holde os vågne, mens vi kørte igennem det ensformige Nordfrankrig. Hen på eftermiddagen begyndte terrainet at blive lidt mere kuperet, villabebyggelser og stærkt trafikerede veje og baner tydede på, at vi nærmede os en stor by. Så, endelig, højt over en samling skiddengræs fik vi øje på et stort hvidt tempel med tårne og kuppel, og lidt efter dukkede Eiffeltårnets kendte silhuet frem. Vi var ved rejsens mål.

lady.

#### Silhuet XXIV

Han er en lille mand i en forholdsvis stor stilling. Han har ikke altid været en lille mand, det er noget, han er blevet med tiden. Så længe det kun kom an på at præstere et personligt arbejde, var han dygtig og energisk som få, han skyede ingen ulejlighed eller anstrengelse og spekulerede aldrig på, om hans arbejdstid blev forlænget, hvad der skulle gøres blev gjort. Så avancerede han, først en grad, det tog han ingen skade af, han passede, hvad han skulle og sorgede for, at dem han ledede også passede deres. Så steg han en grad mere, og begyndte at blive smålig og emsig. Han turde ikke mere forlade sit kontor af frygt for, at telefonen skulle ringe, uden at han personlig var tilstede, han gav sig til at dyrke sin person og sin stilling og vågede skinsygt over sin myndighed og kompetence, så

måtte det mere væsentlige gå som det kunne. Han avancerede endnu en grad eller to, og dermed var han egentlig tabt for samfundet og vel også tabt for sig selv. Det, som han står som leder af, leder sig selv og går ligegodt med eller uden ham. Hans væsentligste beskæftigelse er at passe på, der ikke går splinter af hans myndighed, selv om han derved ofte kommer til at genere andre og tilføje dem meningsløse fornærmelser. Han er blevet en lille ynkelig mand. Men da vi siden krigen væsentligst har levet i de små mænds tid, klarer han sig endnu.

X.

#### Kucerulanten spørger



Er mange tog (tæt toggang) gyldig undskyldning for forsinkelser?

\*

Når der skal spares på alt, hvorfor ødsler man da så stærkt med tognumrene?

Hvis man benyttede alle tallene fra et og opefter, kunne man spare alle fire- og femcifrede numre, og det er da betydeligt lettere både at sige og at skrive f. eks. seks (6) end otte og halvfjers nul fire og halvfems. (78094).

\*

Hvorfor kan månedslønningslisterne først foreligge på stationerne aftenen før pengene om formiddagen skal indsættes på de respektives sparekassekonti? Ved højtiderne, hvor pengene skal udbetales for sædvanligt, kan listerne udmærket godt komme disse dage før, dog alligevel ikke før aftenen inden indbetalingsdagen. Planlægges arbejdet med at lave listerne med velberåd hu sådan, at de første må være på stationerne på dette alt for sene tidspunkt?

### JOHS. POULSEN & SØN

AUTORISERET



FORHANDLER

Middelfart, Østergade 17. Tlf. 233

Leverandør til DSB

## Silkeborg

### Silkeborg-Herning og omliggende Teglværkers Salgskontor

Mursten - Tagsten -  
Drænrør

Etageadskillelsesblokke

Torvet 6 . Silkeborg . Tlf. 1200

Aktieselskabet

### SILKEBORG BANK

### Silkeborg Seminarium

Forstander Herluf Jensen

SILKEBORG - TLF. 305

### Firma H. Geer



Tværgade 12-14  
Silkeborg . Telefon 598

Jernkonstruktioner - Bygningsbeslag  
Leverandør til DSB

### VALDEMAR JENSEN



Aut. Ford Forhandler

Silkeborg Tlf. 819 - 820

### Alderslyst Møbelfabrik

A. Andreasen

Silkeborg . Guldberggade 7  
Tlf. 130

## Silkeborg

### Kolman & Bolet

Civilingeniører og Entreprenører



### TROLDHEDE

### Midtjydsk Trævarefabrik

J. L. Jensen  
Silkeborg . Toldbodgade 37  
Tlf. 386

### »HOTEL GUDENAA«

v. A. Andersen  
Byens bedste Madsted.  
Ry - Tlf. 70

### Ry Strømpefabrik

Ry St.

Trikotageforretningen

### »MISSA«

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

## Gjerrild

### Fiske Hermetikfabriken Fjellerup Strand

Tranehuse . Tlf. Fjellerup 12

### Torben Brix Kostskole

Sostrup Slot  
Tlf. Gjerrild 92

### Gjerrild Andelsmejeri

Tlf. 38

## Fredericia

### 1/3 Fredericia Trælashandel

Faxe Kalk . Morsø Støbegods



Tlf. 1313 - 60

### K. Hoffmann

Maskinforretning

Kongensgade 105 A - Tlf. 775  
Fredericia

### Fredericia priv. Realskole

K. Grove Rasmussen

Købmagergade 72  
Fredericia - Tlf. 720

### Benyt Byens Bude

Transport og Flytning overalt i  
lukket Vogn. Hurtigt og reelt.  
Chr. Jørgensen DSB-Drager.  
Fredericia . Jyllandsgade 3 A . Tlf. 1563

## Storaarhusianske Mejerier

### Ikast Vulkaniseringsanstalt

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

### »Vestjyden«

### Tærskværksfabrik 1/3

Lemvig . Tlf. 425 (2 Lin.)

### Sdr. Hostrup Kød- & Benmelsfabrik

FELSTED  
Tlf. Stubbæk 6324 - 6325

# Månedens interview

— ved reserven —



## I anledning af Høng—Tølløse jernbanes 50 års jubilæum.

— Er der noget som særligt karakteriserer Høng—Tølløse banen sammenlignet med andre almindelige privatbaner her i landet?

— Ja, det er der, med undtagelse af Hørve—Værsløv banen er den eneste privatbane i landet, som ikke har en købstad i den ene ende, men da den har tilslutning til statsbanestrækninger i begge ender og endda i 2 retninger i hver ende, er mulighederne for at benytte banen til rejser til og fra de nærliggende købstæder alligevel til stede. Netop derfor er banens muligheder for betjening af oplandet på tilfredsstillende måde imidlertid i høj grad afhængig af de tilsluttende strækningers køreplaner, og af den service, som ydes på disse strækninger, altså forhold som Høng—Tølløse banen ikke selv er herre over. Det har lige fra den allerførste tid i banens historie været det stadige spørgsmål på repræsentantskabsmøder og ved generalforsamlinger, hvordan de rigtige forbindelser kunne opnås, og der gik mange, mange år, før det lykkedes at få skabt en ordening, som kunne tilfredsstille det rejsende publikum, ja det er i virkeligheden først de allersidste år, der har bragt en løsning på disse problemer.

— Er løsningen de gennemgående privatbanetog mellem Høng og Slagelse og mellem Tølløse og Holbæk, således som de nu ligger i køreplanen?

— Den nuværende løsning er vel ikke nogen endelig løsning, og en køreplan bør næppe nogensinde blive noget endeligt, men den må afpasses efter det til enhver tid gældende behov, og det samme gælder de tog, der bør føres igennem. Men der er for mit vedkommende ingen tvivl om, at man må søge det nødvendige antal forbindelser gennemført, og hvor det ikke kan lade sig gøre ved tilslutningstog, må man søge at etablere forbindelserne ved at lade togene køre igennem, og det har jo endda den store fordel for de rejsende, at de ikke behøver at skifte.

— Der er jo også nogle af togene, der



Direktør Erik Johansen.

kører igennem helt fra Slagelse til Holbæk og omvendt?

— Ja, og hvis De har studeret køreplanen rigtigt, vil De se, at de to daglige tog, som føres helt igennem fra Slagelse til Holbæk, har meget fine forbindelser fra Jylland i Slagelse, middagstoget med linytogene nr. 40 og 42 og aftentoget med tog 70.

De rejsende, der benytter disse tog til Holbæk sparer henholdsvis 3 kvarter og 1½ time i sammenligning med den hurtigste statsbaneforbindelse over Roskilde.

— Men benyttes denne rute af de gennemgående rejsende?

— Ja, i stigende omfang, og for at lette benyttelsen er der — som det fremgår af fodnoterne i køreplanen (rute 26 og 30) — truffet den ordening, at billetter til Holbæk over Roskilde kan benyttes over Høng—Tølløse uden ekstrabetaling, og jeg håber, at endnu flere af statsbanernes folk efter at have læst dette vil vejlede rejsende om disse hurtige og bekvemme forbindelser til Holbæk.

— Hvad siger DSB til at få sådan et

større antal privatbanetog ind på statsbanestrækninger?

— Så længe jeg har haft med sagen at gøre, har DSB været meget imødekommende over for ønsker fra privatbanens side om gennemførelse af bestemte tog, idet der er enighed om, at dette er en nødvendighed for at holde de rejsende på jernbanen. Disse køreplansspørgsmål er stede løst på grundlag af et godt samarbejde med både generaldirektoratet og distrikt, ligesom det lokale samarbejde på overgangsstationerne og de »fremmede« stationer har været uden mislyd.

— Men hvad siger DSB til skinnebusserne?

— Statsbanerne er jo indforstået med, at de gennemførte privatbanetog fremføres af skinnebusser, men der er taget den reservation, at DSB selv om disse iøvrigt måtte være ansvarlige for en skade, ikke skal bære den fulde erstatning ved skader der måtte opstå på materiellet m. v., hvor skaden skønnes at hidrøre fra eller skadens omfang skønnes forøget ved »skinnebussernes særlige konstruktion«, så De kan se, at helt accepteret er disse køretøjer ikke endnu. Det forstår vi privatbanefolk iøvrigt ikke. En betingelse for, at privatbanernes tog — og altså også de tog, der gennemføres på de tilstødende statsbanestrækninger — kan fremføres af 4-akslet materiel og med en rimelig komfort er netop skinnebusserne, idet anskaffelsen af andet 4-akslet materiel ville være økonomisk uoverkommeligt for de fleste privatbaner, og ingen tænker vel i dag på at skaffe nyt materiel som 2-akslet. Men vore rejsende — også dem på statsbanestrækningerne — er glade for skinnebusserne, så vi venter jo, at DSB en dag accepterer dem helt, ligesom de svenske statsbaner, der for tiden efter sigende har flere hundrede i ordre foruden de mange hundrede, der allerede kører i Sverige.

— Er Holbæk banernes skinnebusstog anderledes end andre baners?

— Selve skinnebusserne er — bortset fra farverne — ganske som landets øvrige, men påhængsvognene er noget anderledes.

Det første skinnebusstog på Høng—Tølløse

## K Ø B E N H A V N

### Kaj Petersen

Fedevarer en gros

Flæsketorvet 9  
Kødbyen, København  
Tlf. Central 1056 - 1091  
Rigstelefon 23

### Joseph Levin & Co. $\frac{A}{S}$

Islands Brygge 35-37  
København S.  
Tlf. Sundby 7200

### Dansk Lyskopi $\frac{A}{S}$

Kronprinsessegade 54  
Tlf. C. 1976 - 7629

### Søren Friis

Skotøjsfabrik  
Vibevej 11  
Tlf. Taga 2207 - 8880

### Middelfart Frugtpakkeri

v/ O. C. Mølgaard  
Middelfart - Tlf. 612  
Køb, Sortering, Oplagring  
Salg og Eksport af Frugt  
Luftventilerede Lagre, samt  
Kulsyre- og Kølebokse.

### N. P. Nicolajsen

TØMMERHANDEL  
Tlf. Central 8195

### Skandinavisk Kaffe- & Kakao-Komp. $\frac{A}{S}$

FRIHAVNEN

### Kvindelig Idrætsforening

Gymnastik, Haandbold og  
Svømning hele Aaret  
Oplysn.: Tlf. Eva 5380 mell. 12,30-15,30

### Dansk Cykle Industri $\frac{A}{S}$

Slagelse . København

### W. Røper-Petersen

Glas en gros  
Overgaden n/ Vandet 45-47  
C. 9260 - 13060



### Christian Birch

Klæde en gros



Vestergade 8 . Tlf. 922-923  
Telegramadr.: Klædebirch.

J. H. S.

### Skandinavisk Perolin Fabrik

Vermundsgade 21  
København Ø . C. 4991

### »SIMO«

Aut. FORD Forhandler  
Finsensvej 50 . C. 2604  
København F.

### Omnibusudstyr

fra førende engelske Fabriker  
A/S H. SINDBY & CO.  
Reventlowsgade 12  
København V . C. 7110

### Kølerfabriken Danmark

Veserbrogade 27  
C. 11.625 . VE 7625

## Sjælland

### Banken for Ringsted og Omegn $\frac{A}{S}$

Ringsted . Tlf. 1

R. 2766

### Roskilde Autolakereri

Alfr. Nielsen & Søn  
Udfører Arbejder for DSB  
Bredgade 13  
Roskilde . Telefon 52

### Klarskovgaard

Korsør

løse banen var »normalt« med en 4-akslet påhængsvogn med 30 siddepladser og et 10 m<sup>2</sup> stort bagagerum, som her tillige kan anvendes som postbureau. På Odsherredsbanen havde man et andet tog, hvor påhængsvognen var indrettet udelukkende som personvogn med 48 siddepladser, og der anskaffedes så tillige en 2-akslet bagagevogn. Dette tog viste sig at have den fordel at kunne tage væsentligt flere rejsende ved topbelastning end Høng—Tølløse banens tog, og skinnebussen + bagagevognen er tillige særdeles velegnet til eenmandsbetjente tog, fordi det ofte er nødvendigt at have bagagevogn med i sådanne tog, medens det er meget uheldigt at have rejsende i 2 vogne i et eenmandsbetjent tog.

— Er privatbanerne tilhængere af eenmandsbetjente tog?

— Er en motorfører eller skinnebusfører en ringere mand end en rutebilchauffør? skal man ikke kunne forlange lige så meget af ham, der jo dog ikke skal styre vognen?

— Er Høng—Tølløse banen nu gået helt over til skinnebusdrift?

— Ja, på hverdage. Dog har vi ikke en skinnebus som reserve, så når der bliver noget i vejen med de to, vi har, må vi ud med en ældre 2-akslet motorvogn, som forøvrigt for et par år siden fik en skinnebusmotor installeret. Men om søndagen må vi køre nogle tog med dieselloko og almindelige personvogne.

— Er de vogne, der bruges om søndagen så gamle 2-akslede med træsæder?

— Nej, banen anskaffede i 1943 en boggievogn, som ikke står tilbage for andre baners vogne. Vi har desuden fra Troldhedebanen købt en mindre boggievogn, som forøvrigt blev indsat i driften på selve jubilæumsdagen efter en gennemgribende modernisering. Vognen er en tidligere motorvogn, men det kan man vist ikke se på den mere. Fra Kolding sydbaner er der desuden købt 2 2-akslede vogne, som også er moderniseret, den ene fuldstændig ombygget.

— Hvor er moderniseringen foretaget?

— Den er lavet helt på vort eget værksted af banens egne folk, tømrerarbejdet dog af banens mangeårige tømrermester A. Chr. Pedersen i Holbæk. De overtagne vogne fra Koldingbanerne var dog i god stand, så arbejdet på vognkassen blev ikke så omfattende, men det meste af det, den rejsende ser i vognene er nyt. Sæder, vægbeklædning, vinduer, gardiner o. s. v.

— Er det ikke usædvanligt, at en privatbane selv foretager den slags arbejder?

— Jo, men det er dog gjort i samme omfang som ved Høng—Tølløse banen ved flere andre baner. Derimod er der til Odsherredsbanen lavet en større om-

bygning af vogne end normalt for et privatbaneværksted. Værkmester *Helmar Nielsen* er gået til opgaven med stor energi og interesse, og folkene på værkstedet har vist stor interesse for disse opgaver, der jo afviger en del fra de sædvanlige rene vedligeholdelsesarbejder.

— Er det ikke meget at ofre en omfattende modernisering på vognene alene for at kunne betjene rejsende om søndagen?

— Vi har — når bortses fra skolebørn og lignende — omtrent 50 % af vore rejsende i week-end- og søndagstrafikken, og tallet varierer ikke meget på de forskellige årstider, så De vil kunne forstå, at

det er af væsentlig betydning for banens økonomi at beholde disse rejsende, og det vil man ikke kunne regne med, hvis ikke de rejsende vil kunne være sikre på ikke at skulle køre i gamle vogne med træsæder, ellers begynder de at spekulere på andre rejsemåder.

— Hvordan kan de rejsende være sikre på at finde gode vogne netop på Høng—Tølløse banen?

— Det er et spørgsmål om banens renommé, og dette renommé er lige så vel bestemt af banens dårligste vogn som af den bedste, ja der tales måske endda mest om den dårligste.

## Nye abonnementskort rekorder

I vort oktober nr. fortalte Enghave st. om en rejsende, der efter at have haft abonnementskort i 26 år nu havde lagt op på grund af alder. Stationen mente, at denne rekord ville være vanskelig at slå, men det har nu vist sig, at rekorden har fået en ordentlig tand!



Repræsentant F. Stilling

Først kom Silkeborg st. og meddelte, at man der havde en abonnent, repræsentant F. Stilling, der havde fået sit første kort udstedt i maj 1914, og kortet havde kun været afbrudt i 12 dage i de togløse dage i 1945. Det blev altså en rekord på 37½ år. Hr. Stilling, der snart fylder 77 år, har nu tænkt at lægge op fra nytår, og vi ønsker derfor hr. Stilling en lang og lys »aftenstund«.

Men Vejen st. slår med lethed Silkeborg rekorden, ja, der er snart ikke den ting man ikke kan i Vejen. Her har man en abonnent, rejsebud Nis Nissen også kaldet »lille Nis«, der d. 1. februar i år har haft abonnementskort uafbrudt i 50 år, selv i den togfattige tid fornyede han sit kort og tog tog den ene vej og bus den anden vej.

Nissen begyndte sin rejsebudsvirksom-

hed da han var 19 år og tænker nu så småt på at holde op, når han om kort tid runder de 70 år, idet helbredet ikke er så godt mere. I de 50 år har Nis været daglig budbringer mellem forretningsforbindelser i Askov, Vejen til Kolding og omvendt.

Nis fortæller, at da han begyndte sin virksomhed og løste sit første årskort kostede det 72 kr. for hele året, og rejsegodset kostede 20 øre for 50 pund. Idag koster det samme kort 396 kr. og han betaler så at sige 2 kr. for sit rejsegods. Er det end småt med helbredet, så er der ikke noget i vejen med humøret, for Nis er en mand, der altid har en historie eller morsom oplevelse på rede hånd.

Såvel personalet på Vejen st. som Jernbane-Bladet ønsker Nis hjertelig tillykke på jubilæumsdagen d. 4. februar med tak for hans trofasthed overfor jernbanen.



Rejsebud Nis Nissen.

# Høng—Tølløse banen 50 år

Krigstidens stortrafik fjernede med eet slag alle økonomiske bekymringer for et åremål. Men andre kom til. Det var vanskeligt at fremskaffe det nødvendigste tilbehør til materiellets reparation, og der var vanskelighed ikke mindst med fremskaffelse af brændsel, både kul til lokomotiver og benzin til motorvognene. Solarolien til diesellokomotivet blev rationeret, men bevilgedes dog i nogenlunde mængde under hensyn til de livsvigtige brændselstransporter. For at holde motorvognene i gang blev de ombygget til generatordrift med træ som brændstof. Det gik, og det gik endda nogenlunde.

Til krigens og efterkrigstidens vanskeligheder og slid på materiellet kom i 1945 en ny ulykke for Høng—Tølløse banen: Værkstedet i Holbæk brændte d.1. december 1945, så alle reparationer for et længere tidsrum ikke lod sig udføre på eget værksted, og hvad værre var; diesellokomotivet, som var til reparation på værkstedet, blev samtidigt ødelagt.

På generalforsamlingen i 1947 fratrådte både bestyrelsens formand, kammerherre Saxild og direktør Terp-Lassen, der overtog stillingen som direktør for Lollandsbanen.

Til ny formand valgtes amtmand H. S. de Jonquières, der siden 1942 havde været formand for Odsherredsbanens bestyrelse, og til ny direktør udpegedes baneingeniør ved statsbanerne Erik Johansen.

Der ventede mange opgaver på den nye ledelse. Den nye store moderniseringsplan for landets privatbaner var under forberedelse og begyndte at tage form. Materiellet skulle bringes i stand, og det nye skinnebustog, der var bestilt, skulle ind sættes i driften, og køreplanen tilpasses de pany stigende krav fra publikum. Endelig skulle personaleforholdene efterhånden tilpasses den stadig nedadgående godstrafik.

I 1948 vedtog rigsdagen en lov om modernisering af landets privatbaner. Banerne skulle selv fremskaffe en del af de til moderniseringen fornødne beløb af deres fondsmidler, og Høng—Tølløse banen, som i kraft af de store indtægter under krigen havde store fondsbeholdninger til rådighed, måtte efter ministeriets afgørelse betale langt den overvejende del af moderniseringen selv, af den samlede plans 438.800 kr. forudsattes 352.800 kr. afholdt af banens fonds, medens restbeløbet 86.000 kr. afholdes af staten med 70 % og af de i banens drift interesserede kommuner

med 30 %. Statens bidrag er i henhold til lovens bestemmelser at betragte som lån med pant i det anskaffede materiel. Lånet kan kræves forrentet, hvis banens drift giver overskud udover de fastsatte henlæggelser til afskrivningsfonden. En betingelse for lånet var endvidere, at kommunerne foruden at betale de 30 % skulle garantere for opretholdelse af banen i 7 år, d. v. s. betale eventuelle underskud i dette tidsrum.

Forhandlingerne med kommunerne gik langt lettere end i 1932. Aktiekapitalen blev brugt som fordelingsgrundlag, men nogle kommuner, som med de ændrede samfærdselsforhold ikke mente at have så stor interesse i banen som ved tegningen af aktiekapitalen for 50 år siden, fik nedsat deres andele. Buerup kommune, som efter banens anlæg var blevet udskilt fra Sæby—Hallenslev kommune, og som havde overtaget nogle aktier ved kommunernes adskillelse, hævdede ikke at have nogen interesse i banen på grund af kommunens beliggenhed i forhold til banen, og dette synspunkt blev tiltrådt, således at Buerup ikke har deltaget i Høng—Tølløse banens modernisering og ej heller i garantien for dens fortsatte drift.

Tølløse kommune har ikke været aktionær fra banens anlæg, men i henhold til moderniseringsloven af 1948 var der mulighed for også at medregne andre end

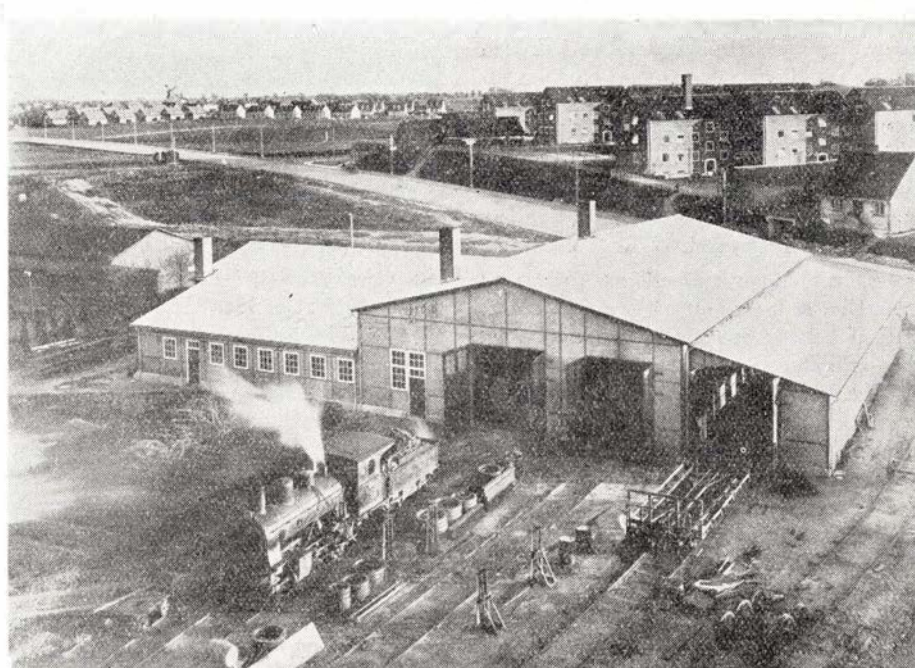
de oprindelige aktionærer, blandt de kommuner, der i lovens forstand regnedes for at have interesse i banens opretholdelse.

Det var ikke nødvendigt at bringe lovens tvangsbestemmelse i anvendelse. Tølløse kommune indgik på at overtage andel i moderniseringen svarende til de nedsættelser, der var enighed om at indrømme andre kommuner, og banens modernisering og driftens opretholdelse indtil 1. april 1956 sikredes hermed.

I de første år efter krigens ophør fortsatte de store brændselstransporter, men i aftagende omfang, og i det sidst afsluttede driftsår 1950—51 var den transporterede godsmængde sunket helt ned under det dårligste år for krigen. Medvirkende hertil har utvivlsomt været, at der under krigen var opstået et meget stort antal vognmandsforretninger i banens opland, og da brændselstransporterne, der var basis for deres opståen, ophørte, måtte det gå ud over banens øvrige transporter. Der er dog visse tegn på, at forholdene er ved at nærme sig mere normale tilstande igen, og godsmængden synes atter at være stigende.

Under beretningen om godstrafikens udvikling i efterkrigsårene hører også oplysning om mælketransporten til København.

Mens jernbanerne ellers som helhed havde svært ved at beholde denne trans-



O.H.J.'s og H.T.J.'s nye udvidede værksted i Holbæk.

port i konkurrencen med lastbilerne, var det indtil vinteren 1948 lykkedes ganske godt at bevare forsendelserne fra Høng—Tølløse banens opland. Med de stadig stigende krav om nedsat befordringstid for mælken til København, blev det imidlertid klart, da statsbanerne ikke havde interesse i at træffe særforanstaltninger for mælken fra Høng—Tølløse banen, at en omlægning til landevejstransport ville blive resultatet, og fra banens side foretrak man derfor at tage denne opgave op, frem for at lade andre løse den. Der anskaffedes i hast en brugt lastbil med påhængsvogn. Den blev efter et års kørsel ombyttet med en ny diesellastbil ligeledes med påhængsvogn, og mælketransporten er nu indgået som et led i banens øvrige virksomhed.

I modsætning til godstrafikken kulminerede persontrafikken ikke med krigen. De forbedrede forbindelser, bl. a. til Slagelse, som skinnebussens indsættelse i trafikken muliggjorde, og den forøgede toghyppighed, samt de forbedrede bekvemmeligheder i togene, resulterede for driftsåret 1948/49 i den hidtil største persontrafik på banen, og nogen væsentlig nedgang er ikke siden indtruffet; de rejsendes antal er endnu ca. tre gange så stort som i de dårligste år før krigen.

De tre sidste driftsår har udvist betydelige driftsunderskud, og bestræbelserne er derfor gået ud på at nedbringe udgifterne. Først måtte en væsentlig del af det store personale, hvis antagelse var baseret på

krigens godstrafik afskediges, og reduktionen til førkrigstidens niveau har nu fundet sted. Dette var imidlertid ikke tilstrækkeligt, idet lønninger og andre udgifter var steget mere end indtægterne, og repræsentantskabet vedtog derfor i forbindelse med behandlingen af budgettet for driftsåret 1950/51 at overgå til kvindelig betjening, hvor der var mulighed for det. Det bestemtes således fremtidig at lade stationerne Kirke Eskilstrup, Nyrup og Vedde bestyre af ekspeditricer, og helt at lukke Kulby station samt at foretage visse personaleindskrænkninger på de øvrige stationer. Disse foranstaltninger er nu gennemført med undtagelse af lukningen af Kulby station, idet stationens benyttelse er steget en del.

Averteringen efter ekspeditricer vakte en del røre i pressen, og fra tilhængere af kvindens ubetingede ligeberettigelse med manden lød opfordringer til ikke at søge sådanne »underbetalte« stillinger. Der indkom imidlertid 114 ansøgninger, og af ansøgerne var mange vel kvalificerede. Det manglede heller ikke på spådomme om, at damerne ikke skulle kunne magte arbejdet, men til dato har de klaret alle opgaver tilfredsstillende.

Det skal være banens opgave fremover at imodekomme de krav, der med rimelighed kan stilles til tidens trafikmidler, og dens ledelse regner her med fortsat støtte fra en dygtig og interesseret medarbejderstab. Siden banens start er sket en udvikling, der taler for sig selv. Det

moderne skinnebustog, der har virkelig gjort de gamles drøm om en Slagelse—Hølbæk bane, er en milepæl på vejen fremad.

En banes fortsatte eksistensberettigelse kan ikke alene bedømmes efter dens øjeblikkelige økonomiske resultat. I banens festskrift ved 25 års jubilæet skrev godsinspektør Berthelsen, at om banen skulle trives vel i fremtiden, måtte den omgivende egnens befolkning fremdeles og i stigende grad benytte sin egen jernbane til befordring af både personer og gods. Det var egnens befolkning, der i sin tid rejste kravet om banen og fik dens anlæg gennemført, og det er den samme befolkning, som igennem sin benyttelse af banen er med til at bestemme dens fremtid, og de foran citerede ord af den mand, der bedre end nogen anden kendte Høng—Tølløse banen og baggrunden for dens tilblivelse, gælder derfor den dag i dag.

Ingen kan vide, i hvilke ttempo trafikmidlernes udvikling vil foregå, og hvilke krav der kan blive stillet i retning af nye fremskridt. Men i nok så revolutionerende planer vil man aldrig kunne undlade at tage hensyn til, at banen i de forløbne 50 år i høj grad har præget egnens struktur med dens voksende stationsbyer og dens vejanlæg i tilslutning til disse bydannelser. Banen kan ikke undværes, uden at det på den mest indgribende måde vil bryde det ned, som befolkningen selv har bygget op gennem årtiers indsats.

## Ryomgaard-Gjerrild-Grenå jernbane 40 år

Den 5. december i fjor passerede Ryomgård—Gjerrild—Grenå jernbane en mærkedag i banens historie, idet det den dag var 40 år siden, at den første halvdel af banen blev taget i brug, idet strækningen Gjerrild—Grenå først blev åbnet i 1917 og således til sommer kan fejre 25 års jubilæum.

Ved indvielsen lod der helt andre toner end dem, man nu hører, når banens problemer er til debat. Da var flagene oppe, på stationerne stod der fuldt af folk, som begejstret hilste dette tekniske fremskridt for Norddjursland, som indtil da havde været stedbarn i trafikal henseende. Under prøvekørsler i dagene forud for indvielsen kunne folk komme gratis med, og der var naturligvis fuldt hus, fest og glæde prægede sceneriet, nu var det forbi med at køre indtil 3 lange mil i hestekøre-

tøj for at komme med toget enten i Grenå eller Ryomgård.

Mange ældre folk på egnen havde dengang aldrig set et tog, og for dem var det et helt mirakel, som nu åbenbarede sig for deres øjne. Det fortælles, at nogle ældre koner på Gjerrild station fik lov at komme ind i de nye vogne, der havde linoleum på gulvet. I største ærbødighed stillede konerne træskoene fra sig nede på perronen, for de betrødte det skinnende vidunder, hvis gulve de aldeles ikke turde betræde med et par profane træsko.

Banens åbning fik stor betydning for egnen på mange måder. Det blev lettere at få gods transporteret, og persontrafikken var stor, ligesom banen betød et stort fremskridt i postal henseende. Som alle andre steder, hvor banelinier førtes igennem, betød den en stigning i grundpriserne.

### Banens personale

Fra banens åbning er endnu to tjenstgørende. Det er *Chr. Erichsen*, som nu er direktor for banen, og togfører *W. Thraane*. Direktør Erichsen overtog ledelsen af driften efter direktør *V. Hougaard*, der fratrådte 1949 efter at have ledet banen fra dens åbning. Da banen åbnede, kom personalet fra andre privatbaner rundt i landet, såsom Skagensbanen, Thisted—Fjerritslev, Randers—Hadsund, Ebeltoft—Trustrup, Stubbekøbing—Nysted og Amagerbanen, ligesom enkelte fra egnen blev ansat. Personalet modte allerede 1. november og indrettede sig i de smukke funktionærboliger, som arkitekt Preisler, København, havde æren af. Personalet var derfor rystet godt sammen inden den officielle åbning foregik, og hele det maskineri blev sat i gang som jernbanedrift er.

## Grenaa

### Grenaa ny Tømmerhandel

Havnevej 52  
Grenaa . Tlf. 725

### Frederik Thykier Trælasthandel %

Grenaa . Tlf. 25 - 468

### Djurslands Frøavls-Kompagni %

Grenaa

### Trolle Christensen

DSB-Vognmand  
Zone Redningskorps  
Taxa overalt i Byen  
Grenaa - Østergade 18 - Tlf. 132

### Chr. Petersen's Eftf.

v. Arne Rose  
Udfører Arbejder for DSB  
Grenaa . Torvet 9 . Tlf. 143

### Grenaa og Omegns Andelsmejeri

1. Kl. Mejeriprodukter  
Grenaa . Tlf. 222

### Einer Schmidt

Begravelser - Ligbrænding  
Egen Ligbil  
Grenaa - Kannikegade - Tlf. 266

## Juelsminde

### Fiskernes Exportforening

Juelsminde - Telefon 20

Gælder det gode Film - er det

### Biografen, Juelsminde

Telefon 29

## Ebeltoft

### Ebeltoft Skotøjsfabrik

v. Fabrikant Viggo Jensen  
Ebeltoft - Tlf. 185

### Ebeltoft

### Cykle- & Radioforretning

Magnus Christensen  
Eneforhandler af  
Hunter og Wittler Cykler  
Ebeltoft . Møllevej 1 . Tlf. 337

### Ebeltoft Andels Svineslagteri

Tlf. 22  
Ekspeditionen: Tlf. 220

### Aktieselskabet

### A. Knudsens Læderfabrik

Ebeltoft

### Ebeltoft Andelsmejeri

1. Kl. Mejeriprodukter  
Ebeltoft . Tlf. 105

### Ebeltoft Auto-Service

Jens Nielsen  
Adelgade 29  
Ebeltoft . Tlf. 248

### Hornslet Grusgrav

v. Hans Chr. Rasmussen  
Grus - Sten - Rald  
Leverandør til DSB  
Hornslet - Tingvej 26 - Tlf. 154

### Auning Polsterværksted

v/ Svend Jensen  
Udfører altid 1. Kl. Polsterarbejde  
Arb. for DSB  
Auning - Vestergade 10 - Tlf. 127

### Th. Vestergaard

Konstruktør - Tømrermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Spidsborg - Allingaabro - Tlf. 115

## Odder

### Hads-Herred Spare- og Laanekasse

Odder - Tlf. 1

### Odder Andels Svineslagteri

Tlf. Odder 436

### Krøluldsfabriken »Angora«

Odder - Asylgade 26  
Tlf. 111 - 511

## Tørring

### Tørring Trælasthandel

V. Hilmer  
Tørring . Tlf. 24

### Tørring Møbelfabrik

H. N. Jensen  
Tørring . Tlf. 78

### Tørring Margarinefabrik

v. A. Chr. Olesen  
Tørring - Tlf. 18

## Ryomgaard

### Ryomgaard Fabrikker » R Y P I «

Træbetonplader  
**Ryomgaard Cementvarefabrik**  
Tlf. 60  
Tagsten, Mursten og Rør, fabrikeres  
under dansk Betonvarekontrol. Tlf. 8  
**Kurvevarefabrik:** Lænestole, Smaa-  
borde, samt alt i Kurvearbejde.

### Ryomgaard Andelsmejeri

Anbefaler sig med 1. Kl.  
Produkter til Forbrugere,  
Tlf. Ryomgaard 4



## Sagt og skrevet



### Generaldir. E. Terkelsen

— Det vil være fuldkommen umuligt at gennemføre en tilfredsstillende bil-plads-reservering på Storebælt. Vi vil få et system, som ikke lader sig administrere. Normalt løber vort gode hjerte af med os, så vi tager biler med i »spidsen« på færger, med hvilke der ellers ikke skulle overføres biler, men hvis vi havde pladsbestilling, kunne vi ikke gøre det. Hele systemet ville komme til at virke alt for stift. Enten skal man tage forudbestilling uden gebyr, og så vil vi få en masse bestillinger, der ikke udnyttes, men som blot skaber uorden i det hele. Tager man depositum, vil der opstå meget kedelige episoder. Hvis en bilist får uheld på vejen til en af bælt-byerne, så han kommer for sent til den færge, hvortil han har plads, vil han have sit depositum igen. Nægter vi at betale, rejser der sig et ramaskrig. Jeg tror ikke, det kan blive anderledes, end det er nu. Det gældende system er det eneste, der kan anvendes på Storebælt.

### Stfst. L. Chr. Larsen, Fredericia

Et godt middel til at fremkalde og vedligeholde arbejdslysten og initiativet hos medhjælpspersonalet er det at lade medarbejderne virke og disponere meget selvstændigt — alt under øget ansvar for et godt resultat.

Det er en god, gammel læsesætning, at chefen kun skal sige, hvad der skal gøres, men ikke hvorledes det skal gøres. Et anerkendende ord for vel udført arbejde er også af stor betydning — desværre må jeg indrømme, at jeg fattes meget her.

### Afd.ingeniør Erik Petersen

— Jeg skal indrømme, at de 700 meter lyder voldsomt — men de er ikke usandsynlige. Netop de franske baner — og for

ovrigt også de tyske — har eksperimenteret meget med store skinnelængder, og selv om 700 meter lyder af meget, er det ikke umuligt. Man laver en sådan skinne ved at svejse kortere længder sammen, og på den måde kan man jo sådan set få så lang en skinne, man ønsker sig.

Det er rigtigt, at en sådan skinne giver en behagelig kørsel — men den har også sine svagheder. Sker der et brud på den, må man skære et stykke ud og svejse et nyt til, og det kan være vanskeligt, fordi brudene som regel sker om vinteren. Så er skinnen »kort« — det vil sige trukket sammen, og når man indsætter et nyt stykke, er det for langt om sommeren, når hele skinnestrækningen udvider sig.

### Hyldest til færgpersonalet

Korsør! Alle skifter — ja, sådan lyder det stadig og passagererne styrter af sted for at sikre sig en plads.

På broen og i maskiner står ligesom på dækket ansvarsbevidste folk, og våger trofast over liv og gods. Det er ikke så mange år siden, at disse folk med livet som indsats under den knugende besættelse førte vore færger over bæltet i storm, regn og tåge. Den gang var der ingen presse, som sølede disse mennesker til, ja måske er det allerede glemmt, men vi er dog stadig nogle der med inderlig tak, mindes disse sømænds indsats.

Uheld er sket her, som alle andre steder på søen, men vi som føler os knyttet til færgernes faste stok ved, at i ældre tider var der ingen avis, som vovede at føre et nedsættende sprog overfor færgefolket.

Du pressemand, som sidder lunt inden døre på en hellig juleaften i din families kreds, tænk en gang over den sorg og fortræd nogle af disse folk har bragt over de mænd, som på trods af krig, besættelse o. s. v. følte det som sin pligt at føre færgen over under disse meget krævende og usikre forhold.

Der er god grund til at mindes alle dem, som uforfærdet kæmpede sig frem gennem is, storm og tåge gennem mange hårde vintre.

Det er disse forhold, man skal tage i betragtning og takke færgefolket, og i ste-

det ønske dette folk en god og glædelig jul, både på bro — dæk og maskine.

Handelsrejsende.

### Svendborg—Fåborg banen

DSB omfatter, såvidt jeg ved, ca. 2600 banekilometer med et underskud på ca. 50 mill. kr. eller ca. 20.000 kr. pr. banekilometer. Fåborg-banen har 26 km banekilometer med et påstået underskud på 240.000 eller ca. 9000 kr. pr. banekilometer. Altså må den være et af DSBs bedre aktiver. En betydelig del af DSB er anlagt uden ofre fra den lokale befolkning. Svendborg—Fåborg-banens opland har selv måttet betale for banens anlæg; stort set. Staten betalte kun ekspropriationsudgifter til jorden. Det må således være en afgjort uret at kræve så store beløb som tilskud. Vi er jo i forvejen med til at betale DSBs øvrige underskud.

J. Bekker.

## Til og fra læserne

Redaktionen takker herved for de mange venlige hilsener og gode ønsker for bladet i det nye år, der var bag på abonnementskuponerne.

Det var en hel fornøjelig konkurrence, der kom ud af abonnementskortrekorderne. Der må være andre felter, hvor stationerne må kunne konkurrere. Lad os få forslag til nye rekorder. Hvem har f. eks. de færreste sygedage pr. år i deres tid ved banerne. Hvem er den ældste nulevende fhv. jernbanemand? e. l.


Svar til L. T. — — Tak for venligt brev. Ja, det var ikke godt, og jeg blev selv forbavset over det, ved at læse Deres brev. Hilsen.

### LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB

GLOSTRUP

Herstedostervej 9 . Tlf. 1442



**Anker Hansen**  
Urmager og Optiker  
Kongensgade 36  
(Indg. i Grønnegade)  
Odense Tlf. 9836



Blikkenslagerarbejde - Isolering  
Kleinsmedarbejde - Udf. Arb. for DSB  
1/5 Ingeniørføretningen  
**ODIN**  
Vesterbrogade 91 . København V . Tlf. C. 13377-13364

## LOLLAND-FALSTER

### Lolland-Falsters Andelssvineslagteri

Nykøbing Falster

---

## C. Schmidt

M A S K I N F A B R I K

Leverandør til  
Lollandske Baner

Nykøbing F.  
Telefon 188

---

### C. G. Franzmann

Ingeniørfirma  
Motorer - Dynamoer  
Reparationer - Køb - Salg  
Ryesgade 34 . Tlf. 1726  
Nykøbing F.

---

### ½ Nordisk Solar Co.

Raadhusstræde 8  
Nykøbing Falster  
Tlf. 1140 . 1147

---

### I/S Teglværkernes Salgskontor for Lolland-Falster

Nykøbing F. - Tlf. 328

---

### Trikotageforretn. »Ekkø«

Egon Hansen  
Alt i Manufaktur og Trikotage  
Gedser - Tlf. 95

---

### O. G. Konradsen

Løvtræ . Tømmer . Planker  
Maribo . Tlf. 467

### Sparekassen i Nykøbing paa Falster

Kontortid: 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 14—16  
Lørdage: 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—13

Nykøbing F. - Langgade 5  
Telefon 216

---

### Eskilstrup Bryghus og Mineralvandsfabrik

v. K. Jacobsen

Eskilstrup . Telf. 1

---

### L. Jørgensen

Købmand

Eskildstrup . Telf. 87

---

### Falster Sten- og Grusforretning Nr. Vedby Grusgrav

Nr. Alslev . Tlf. Nr. Alslev 44

---

B. E.

---

S. S.

---

### V. Kristoffersen's Boghandel ½

Johs. Neye's Udsalg  
Nykøbing F. - Tlf. 292

---

*Gør Deres indkøb*

*hos vore annoncører*

## TH. HALSE

Aut. Installatør

**Udfører Arbejder for DSB**

Jernbanegade 4  
NØRRE ALSLEV . Tlf. 4

---

## Maribo Elektro Service

N. Agergaard

Leverandør til Lollandske  
Baner og Rutebiler  
1. Kl. Arbejde garanteres.  
Østergade 30  
Maribo . Tlf. 655

---

### Gedser Autoværksted

v/ Otto Dybdal Nielsen  
Esso Service

Gedser - Telf. 45

---

### Gedser og Omegns Brugsforening

A. m. b. A.

Gedser . Telf. 19

---

## JENS LARSEN

Købmand

Gedser . Telf. 5

---

### Gedesby Brugsforening

Bestyrer: Thomas Meldgaard

Tlf. Gedser 8

---

## KNUD BRIX

Malermester & Dekorator

**Alt 1. Kl. Arbejde**

**Udfører Arbejde for DSB**

Marienbergsvvej 21  
Vordingborg . Tlf. 972

# BORNHOLM

*Tekst: Onkel Christian.*

Klippeøen — står der på de mange farvestrålende brochurer, man får i turistbureauerne, og så kan man både i tog og rutebiler køre mange kilometer uden at se spor af klipper eller sten.

Noget som mange måske også vil forbavses over er, at Bornholm har Danmarks trediestørste skov. Et stykke, nemlig fra Almindingen til Christianshøj, går jernbanen igennem skoven. Ved Almindingen findes øens højeste punkt som et minde om en kedelig tid. Det er selvfølgelig noget, tyskerne har lavet og brugt til et eller andet krigsmæssigt formål. Før den tid havde man dog også øens højeste punkt der, kongemindet, men det er jo knapt så højt. Det ene måler 65 meter, det andet 35.

Christianshøj stationsbygning er uden tvivl Danmarks mærkeligste stationbygning, men iøvrigt er de fleste ikke som vi er vant til at se dem, og de afviger helt fra det, vi herovre er vant til at se.

Banerne på Bornholm har naturligvis den samme fejl som andre jernbaner, de kører i rundkreds. Da man i sin tid anlagde banerne, var der ikke noget, der hed fugleflugtslinie. Mange steder går vejene mere direkte, og det gør jo rejsen kortere og hurtigere. Derfor er det sikkert også, at så mange foretrækker bilerne i dag.

Jeg vil dog mene, at hvis man på Bornholm går helt over til biltrafik efterhånden, så vil det være nødvendigt, at man udvider og forbedrer vejene adskillige steder. Den køretur jeg fik med bilen fra Gudhjem til Aakirkeby var temmelig farlig og vanskelig. Nu skal det indrømmes, at vejen et par steder var under reparation, hvilket naturligvis ikke gjorde det meget bedre, men ret megen biltrafik på de smalle veje med store vogne vil altid blive vanskeligt.

Der fortælles at et kendt slogan er blevet til på den måde, at en mand, der havde rejst vidt og bredt i udlandet, udbredte sig temmelig stærkt herom på en

togrejse i det nordlige Jylland. Da manden havde pralet længe af sine rejser, afbrød en af de øvrige passagerer ham med ordene: »Haa do wot i Hobrow«? Da manden måtte svare benægtende, kom det afgjort fra spørgeren: »Saa haa do it wot ud aa rejs«.

Der er nok ikke så få, der må svare på samme måde ikke blot om Hobro, men om mange andre skønne pletter i vort land. Jeg er næsten sikker på, at flere danske har været i udlandet end på Bornholm. Ganske vist ligger Bornholm lidt længere væk end Malmø og Helsingborg — men alligevel.

Som før bemærket kan man køre mange kilometer gennem bølgede kornmarker og frodige græsmarker uden at se så meget som en sten. Derimod kan man ikke undgå at bemærke, at alle gårde og huse ser yderst velholdte ud. Togfører Johs. Hansen mente dog ikke, at det er tegn på velstand, men snarere fordi man er indstillet på at vise turisterne noget smukt.

Men netop dette er det, der gør øen så interessant, at ikke blot inde i landet men helt ud til kysterne er der grønne områder, hvor hist og her de store sten titter frem. Når man kører med tog eller på vej kan man pludselig midt i alt det grønne se stenmasserne stikke frem, og så er der træer og græsmarker igen. Først når vi når helt ud til kysten på den rigtige side af øen, møder vi de vældige sten- og klippeformationer.

Hvis man tager en tur med rutebilen fra Gudhjem til Svaneke eller fra Rønne til Allinge-Sandvig. Når man på den sidste tur når op til Rø og derfra kører langs med stranden til Allinge-Sandvig, så vil man have meget svært ved at finde noget smukkere og mere storslået nogen steder.

Fra Allinge-Sandvig kan man så naturligvis gøre en lille afstikker over Hammershus ruiner og andre seværdige steder.

Naturligvis er der mange skønne pletter i vort land, der hver især kan påbe-

råbe sig skønhed og charme, men hvis ideen ikke allerede var brugt og temmelig kendt, ville jeg dog mene, at Allinge-Sandvig skulle bruge den — men det er nu ligemeget, de skal have ideen alligevel, så får de selv om de vil bruge den. Ovre i en lille by i Jylland har borgerforeningen ladet opstille nogle bænke til trætte vandrere at hvile sig på, og på ryggen af bænkene har man ladet male følgende sentens:

Se Neapel og dø,  
men lev og bo ved Brabrand sø.

Jeg er imidlertid bange for, at man ikke vil benytte den, da den er brugt før, og jeg vil da skænke dem en ny ganske gratis, og den har ialtfald aldrig været brugt nogetsteds hverken i Neapel eller Brabrand, den lyder i al sin enkelthed således:

I Skotland kan klipper du finde  
i Italien af sol bli'r du mæt.  
I Schweiz er den højeste tinde,  
på Bornholm har du alt på et bræt.

*Onkel Christian.*

## Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus.  
18 lektioner for kun 20.00 kr.

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

## JUSTERVÆSENETS

aut. Forhandler

Salg af alle Slags Vægte

## KNUD LANGERMANN

Aaboulevarden 61 - Telf. 276

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

## H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

## Plejehjemmet »CONCORDIA«



modtager kroniske  
syge og ældre  
Mennesker i Pleje.

**Leonora Wæhrens**  
Sygeplejerske  
Kvissel Tlf. 11



## Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10  
**Esbjerg**

## Randers

### Gørup Christensen

Installationsforretning  
RANDERS  
Houmeden 11 . Tlf. 2115

### Vesterport Konditori

v. J. Jensen  
Leverandør til Banernes  
Personale.  
Randers . Tlf. 1934

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

## Hurup

### E. Strangholt

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

### Sydthy Andels-Svineslagteri

Hurup - Tlf. 171

### Erling Sejersen

Murermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Nykøbing Mors . Tlf. 106

### H. M. Henriksen

Entrepreneur  
Udfører Arbejder for DSB  
Frederiksvej 5  
Nykøbing Mors . Tlf. 259

## Vorupør Fiskeeksport

Forretningsfører: F. Munck Christensen

Vorupør pr. Sjerring  
Tlf. Nr. Vorupør 2

### Emil Thiesen

Sadelmager & Møbelpolstrer  
Udfører Arbejder for DSB  
Tønder - Kogade 3

## 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

### De danske Mejeriers Maskinfabrik

A. m. b. A.

Maskinfabrik - Kedelsmedie  
Jern- og Metalstøberi

KOLDING . TLF. 2036

## FRØCONTORET

(for undersøgt Markfrø)

Kolding . Tlf. 43-313.  
Rigstelefon 15.

### Georg Gimbel's Jernforretning $\frac{1}{2}$

Sdr. Havnegade 32  
Kolding . Tlf. 2002 (5 Ledn.)

Forlang

### Koldinghus Margarine

### Friis & Juhl

Vinhandel  
Kolding . Laasbygade 30 . Tlf. 9

## Thisted

### Henry Bak

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

### Tobaks Centralen

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

### Hans L. Olsen

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

## Thylands Trælshandel $\frac{1}{2}$

VESTERVIG

Tlf. Vestervig 120-122

## Tarm

### Hans Sørensens Maskinfabrik

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

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16-34

### Viggo Mathiesens Fabrikker

Vejle . Tlf. 2250

### Margarinefabriken »FREM«

Grejsdalsvej 19  
Vejle . Tlf. 2141

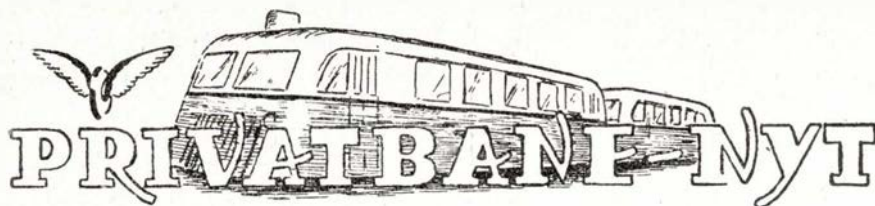
### Th. Thygesen

Stevedore  
Vejle . Havnepladsen . Telefon 1769

### P. Madsens Maskinfabrik $\frac{1}{2}$

Halmpresseren Roland

Nr. Bjært . Tlf. Nr. Bjært 25  
Kolding



## Privatbane dagbogen

2. Ved middagstid blev en lastbil påkørt af Troldhedebanens skinnebus på en overskæring mellem Sdr. Felling og Troldhede. Bilen blev fuldstændig tilintetgjort, men mærkelig nok slap bilens fører så godt som uskadt fra uheldet. Skinnebussen blev afsporet, og det lykkedes først at få banen klar igen ved 19-tiden.
4. Da et af Nakskov sukkerfabriks roetog skulle passere Lollandsbanens spor i overskæringen ved Nakskov afsporede roetoget hvorved Lollandsbanens spor blev blokeret i et par timer.
18. Ved 20,30-tiden var bommene på overskæringen ved Karise st. sænked. En motorcyklist havde ikke bemærket dette. Den første bom blev revet ud af lejet, og det lykkedes motorcyklisten at bukke sig under den anden bom, men derved mistede han herredømmet over cyklen og endte inde i et forretningsvindue.
19. En varebil blev ved middagstid påkørt af Thisted—Fjerritslevbanens skinnebus på den med blinklys forsynede overskæring i Torp. Bilen blev skubbet ca. 65 meter hen ad skinnerne, hvorunder bilen gik i to stykker og bilens fører faldt derved ned på skinnerne og blev kørt over af skinnebussen. Han døde kort efter af sine kvæstelser. Skinnebussen fik trykket kolerpartiet noget ind, men kunne fortsætte kørslen.
27. Da en af Ålborg privatbaners dieselvogne ved 14,30-tiden kørte ind på Præstbro st. opdagedes det, at der var ild i vognens generator. Det lykkedes at få ilden slukket, men en del ledninger var brændt over således, at toget ikke kunne fortsætte.
31. Ved 16,30-tiden afsporede et persontog i et sporskifte ved indkørsel på Biersted st.

## Underskudsdekning

Af landets 46 privatbaner har de 36 af dem haft et samlet underskud på godt 48 millioner kr. Finansudvalget har nu bevilget 4, 3 mill. kr. til hjælp til dækning af dette underskud, og de enkelte baner vil heraf få en andel varierende fra 30 til 60 pct. af underskudsbeløbene.

★

## Thisted—Fjerritslev banen

På et møde, hvori bl. a. deltog banens repræsentantskab og repræsentanter fra de i banen interesserede kommuner vedtoges det at give banens bestyrelse bemyndigelse til at søge koncession på rutebildrift på ruten Ålborg—Thisted i samarbejde med Ålborg privatbaner.

★

## Ålborg Privatbaner

Banen udarbejder for tiden planer om en større ombygning og modernisering af banens værksted og remiser i Ålborg. Omkostningerne hertil anslås at ville beløbe sig til ca. 400.000 kr.

★

## Hjørring privatbaner

har sidste regnskabsår haft et driftsunderskud på 491.155 kr. hvoraf de 160.000 skyldes den vanskelige snevinter. Det er interessant at se banens brændselsudgifter pr. km:

damptog ca. 233 øre,  
dieselokotog 28 øre,  
dieselmotorvognstog 8 øre,  
benzinmotorvognstog 26 øre.

Rutebildriften havde givet et overskud på 159.581 kr.

★

## Kjellerup-banen

havde sidste år forbedret sit regnskab med 95.000 kr., idet banens underskud var dalet til 135.000 kr. De 50.000 kr. stammer ganske vist fra, at der ikke i år er afskrevet et sådant beløb på skinnebusmaterielet, som der blev forrige år. Banen havde

i årets løb måttet afgive 26 km rutebilstrækning til privat drift.

★

## Ringkøbing—Ørnhøj banen.

Driftsunderskudet er i år på 111.500 kr. mod 82.800 kr. forrige år. Det oplystes, at det var vognladningsgodset, der havde svigtet, og det blev i denne forbindelse påpeget, at det burde gå op for landmændene, at de ved at benytte deres traktorer til transporter til og fra banen ville kunne spare meget i transportudgifter. Det vedtoges at afhænde et areal af banens øst for Spjald station til stationsmesteren der.

★

## Festdage

Togfører N. P. Larsen, Ålborg privatb. fylder d. 5. februar 60 år. Niels Peter er fynbo, men det gør ham ikke ringere, idet han altid er så flittig som nogen myre, kort sagt en tjenestemand, der altid er i sving, dygtig og vellidt af alle.

Togfører A. K. C. Nielsen, Ålborg privatb. fylder ligeledes 60 år den 5. februar. A. K. C er en dygtighed i sin tjeneste, sagerne skal være i tip-top orden, ellers er det ikke godt. A. K. C. har et roligt og behageligt væsen, der gør ham vellidt af alle.

Jernbane-Bladet ønsker hermed begge fødselarerne tillykke på dagen!

høj-ry.

## PERSONALEHÅNDBOGEN 1952

for den danske  
Privatbanestand

udkommer i februar/marts md. d. å.

Pris 3,50 kr.

Bestilling modtages af kontorforeningens repræsentanter ved privatbanerne eller direkte hos udgiveren:

**ULLITZ JENSEN**

Overtrafikassistent

Langlandsbanen,  
Rudkøbing.

Spis altid

»Hame Flødeis«

Haverslev Mejeri  
pr. Hobro

Tlf. Haverslev 11

## Odense

Installationsforretningen

# Alliance

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

### » GOURMET «

v/ E. Andersen

Alt i l. Kl. hjemmelavede Viktualier  
Kød . Flæsk . Røgvarer

Odense  
Læssøgade 15 . Tlf. 3430

### Odense Jord- & Beton

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

### Den cooperative Malerforretning

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

### Blikkenslagernes Andelsselskab

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

### Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer  
Odense . Vesterbro 3  
Tlf. 4710

### M. Pedersen

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

## Esbjerg

### L. Pedersen & H. Christensen

Murermestre  
Udfører Arbejder for DSB  
Esbjerg . Gormsgade 26

**I-MØLLER HØRGAARD**  
UHØRMADE & GULDMEDE HØRGENSGADE 75

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

## Herning

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

### MØBELGAARDEN

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

### Ejnar Lange

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

## Hobro

### P. Odgaard & Søn

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

### Chr. Christensen & Søn

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

## Aalborg

### Povl Ravnholt

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

### GUNDERSEN

Slagtermester  
Leverandør til DSB  
Aalborg  
Danmarksgade 54 . Tlf. 4931

### Varme-Smeden

M. Svenningsen  
Aalborg . Gabelsgade 3  
Tlf. 9518

### Svend Hansen

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

## Struer

### »Centrum«

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

### Chr. Christensen

Glarvesterforretning  
Leverandør til DSP  
Struer . Østergade . Tlf. 161

Husk

### Pensionatet

Struer - Østergade 20

### GRÅBØLS tømrer & 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

### V. Jørgensen

Reparationsværksted  
for Auto-Karosserier  
Leverandør til DSB  
Viborg

Tlf. 1268

# Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 4 kr. årlig.

Girokonto 600 82

MEMLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



## Decb. dagbogen

1. På Kbhavns Godsbgd. fik den 27-årige jernbanearb. ved 2,30-tiden under rangering en række alvorlige kvæstelser og fik bl. a. det ene ben kort af.

1. Som følge af forkert indstillet sporskifte kørte lyntoget VESTERHAVET ved 19-tiden ind i siden på en rangerende motorvogn på Esbjerg st. Kun materiel skade.

3. Ved 20-tiden kørte en personbil mod de sænkede bomme på Dalmose st. den første bom blev revet af og bilen standsede foran den modsatte bom. I det samme kom toget, men der var lige plads til at dette kunne passere uden at ramme bilen.

### Axel Smith

Blikkenslagermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Smedelundsgade 1  
HOLBÆK . Tlf. 136

8. En DSB motortrolje kørte ved 16-tiden mod en personbil på en overskæring mellem Tofterup og Agerbæk. Troljen blev afsporet og svingede 90 gr. rundt hvorved bilen blev klemt op mod overskæringens ene bomstolpe og fik den ene side helt revet op. Føreren af bilen pådrog sig chock og lettere hjernerystelse. De to mand på motortroljen slap med lettere knubs.

9. Den nye automobilfærge til Storebæltsoverfarten søsattes i Frederikshavn og fik navnet BROEN.

10. Domsmandsretten i Koge har i dag idomt ekstra ledvogterske Aase Nielsen, Koge, 15 dagbøder á 20 kr., fordi hun d. 12. februar f. å. ikke havde sænket bommene på Strandvejen syd for Koge, hvorved en rutebil blev påkørt af et tog og en af bilens passagerer blev dræbt og 6 andre hårdt kvæstede. Dommen tilkendegiver, at DSB havde ladet Aase Nielsen indsatte i tjenesten med en mangelfuld instruktion, der gjorde det uforsvarligt, at sætte hende på en sådan post.

10. En fuldstøt godsvogn med kartofler afsporede ved 11-tiden med det ene hjulpar 3 km før godstoget nåede Sorø st. Alt gik godt indtil vognen skulle gennem et sporskifte på Sorø st. Her skiftede vognen sig over i det andet spor, hvortil der var gennemkørselssignal for Nordekspressen. Ved bruddet på dækningssporskiftet gik signalet for Nordekspressen automatisk på stop, og dette blev straks bemærket af lokofører V. M. Kleis, hvem det lykkedes at få bremsset toget så meget, at sammenstødet med en af de havarede vogne kun gav ringe materiel skade på maskinen.

12. Den 19-årige trafikelev Henning Petersen, Roskilde, der var til uddannelse ved rangering, blev ved 10-tiden ramt af en vogn på nabosporet, og revet ned under det rangertræk han kørte på. To vogne kørte over ham og han var dræbt på stedet.

17. Da den 56-årige jernbanearb. Niels Chr. Knudsen ved 8-tiden var på strækningseftersyn ved Svanemøllen

st. blev han i den tætte tåge, der lå over terrænet, påkørt og dræbt af et Hillerødtoget.

22. En 3½ års dreng faldt i eftermd. af et tog mellem Hvalso og Tølløse. Efter at toget var standset, begav drengens far sig tilbage for at finde drengen. Hans forbavselse var stor, da han så drengen komme grædende mod toget.

23. En DSB rutebil fra Herning, der var lejet af et selskab på tur til Flensborg kørte i udkanten af Åbenrå mod en personbil fra Åbenrå. Ingen mennesker kom til skade, men den materielle skade var stor.

24. Baneformand Eigil Nielsen, Guldager, der var på strækningseftersyn på skinnecykel blev 3 km nord for stationen påkørt af en tom maskine. Nielsen blev slynget ned i groften. Han havde pådraget sig svære kvæstelser bl. a. var højre lår- og skinneben brækket, men der var ikke konstateret indre kvæstelser.

27. Af uopklaret årsag afsporede en motorvogn ved 12-tiden i et sporskifte på Lejre station, hvorved dobbeltsporet blev spærret.

27. En 68-årig mand er ved 7-tiden i morges påkørt og dræbt af et tog på banelinien mellem Vildbjerg og Skibbild. Manden, der var fra Skive, havde været i Herning for at besøge sin broder, så hvordan han er kommet ind på banelinien er en gåde.

★

### Storebæltsfærgernes restaurationer under juletrafikken

Det er ikke småting af personale, levedsmidler med mere, der skal til for at klare en juleinvasion. Hør blot:

14 inspektører  
124 tjenere  
25 kokke  
29 smørrebrødsjomfruer  
33 buffister

### VULKANO

v/ Joachim Olsen  
Udfører Arbejder for DSB  
Ahlgade 65  
HOLBÆK . Tlf. 280

### TIL HOLBÆK

kommer man med Høng-Tølløse banens gennemgående skinnestog fra  
**SLAGELSE**

# A A R H U S

## Tiden kræver

at man er velklædt, faa derfor  
Deres Kjole syet i

## »Grethe«s Kjolesalon

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

## 1/2 Aarhus Kødforsyning

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

## Ludvig Jensen

Urmager og Optiker  
Frederiksgade 58  
Aarhus - Tlf. 7660

## Bygningssnedkernes Coop.

Alt Bygningsarbejde  
Ringkøbingvej 21  
Aarhus . Tlf. 3912-9080

## Fragtmandscentralens Restaurant, Aarhus

anbefales. — Tlf. 9265  
Karen Mortensen.

## K. C. Sørensen

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

## Lisbeth Tanger

Aarhus . Godhavnsvej 7 . Tlf. 7841  
Tidligere Reservejordemoder ved Rigshospitalet  
Træffes Tirsd mellem 11-12 og Torsd mellem  
17 og 18 i Rytterparken, Aldersrovej 39.  
I Træffetiden kan Tlf. 13993 benyttes.

Blomsterforretningen

## Ydes Eftf. J. Clausen

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

## A. Mathiesen

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

## Lindbergs Køreskole

Anbefales med rutine- og fag-  
mæssig Undervisning.  
Aarhus . Guldsmedegade 30 . Tlf. 569

## Bothilla

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

## Dampvaskeriet »Sparta«

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

## Aage Hjort

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

## Hustømmerens 1/2

Tømmer- og Snedkerarbejde.  
Aarhus - Mørksgade 9 - Tlf. 6004-3589

## Salami (Sv. Kehlet Juul)

1. Kl. Kød og hjemmelavet Paalæg.  
Fr. Alle 142 - Tlf. 5853  
Ryesgade 31 - Tlf. 4387

## Erling Overgaard

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

## Bakkegaardens Bladcentral

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

Vi kar etableret en moderne  
kiropraktisk Klinik

## Aa. og H. Hviid

Aarhus . Søndergade 1 A  
Indg. ad Passagen . Tlf. 5869  
Kons.: 10-14 og 15-17,30. Lørd. 10-13.

## Lindbergs Tandteknik

Aarhus . Vestergade 4 (v. Lille Torv)  
Tlf. 974 k. b. Aaben 9-12, 13-17,30  
Fineste Protesearbejde.  
Alt udføres i Paladon og Stillon.

## Renseriet »Perfect«

Aarslev Nielsen (ny Indeh.)  
Kem. Rensning og Presning af  
Herre- og Damegarderobe  
Aarhus . Nørregade 11 . Tlf. 4405

## Svend Søndergaard

Spec. Villaarbejde samt Reparationer  
Grønnegade 2  
Aarhus . Tlf. 13226

## B. Dalsgaard Andersen

Tømremester  
Alt Tømmer- og Snedkerarbejde  
udføres.  
Aarhus . Trepkasgade . Tlf. 13508

## Henry Schmidts Turistbiler

12—25 Personer  
Tlf. Risskov 9408

## N. M. Thomsen & Søn

Glarimester  
Alt Glarimesterarbejde udføres.  
Aarhus . Nørre Alle 23 . Tlf. 1708

Benyt

## Viby—Aarhus Rutebilen

Tlf. Viby 13

## Halvor Nielsen

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

## M. Jepsen

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

Smyk Deres Hjem med haand-  
vævede Stoffer fra

## Jydsk Haandvæv

v. Kristine Hjorth  
Aarhus . Vestergade 19 . Tlf. 2164

## Vognmandsforretningen

v. Rich. Hede  
anbef. med Kørsel over hele Landet.  
Flytning udføres. - 5-12 Tons Vogne.  
Hertzvej 12 . Tlf. Aabyhøj 612

## Arne Jespersen

Murermester  
Aarhus - Provstebakken 11  
Tlf. Hasle 461

## F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7  
Telf. 3672-8748  
Plisse - Hulsøm - Stofknapper  
Knaphuller - Applikation o. Kjolebroderi

## E. Strandgaards Turistfart

anbefales.  
Aarhus . Langdalsvej 15  
Tlf. Brabrand 193

## G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr  
Aarhus . Bruunsgade 46-48  
Telefon 6191

## Bernh. Petersens Eftf.

Spec.: Rammer - Spejle  
Billeder. Indramning.  
Aarhus - Ryesgade 25 - Tlf. 2696

## Harry Børresen

Tømremester  
Eget Maskinsnedkeri  
Eygningarbejde - Spec.  
Førsatsvinduer - Inventararbejde  
Aarhus . Staghøjvej 19 . Tlf. Hasle 491

## „En Tand bedre“

1. Kl.s Materialer - Garanti for Pasform  
og Holdbarhed.  
Ikke Strøgløkaler — derfor billigere.  
PEDER PEDERSEN  
Aarhus . Kirkegaardsvej 18 . Telefon 4288

## Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

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

## C. Jønsson

Korkvarefabrik  
Aarhus - Fiskergade 42-44 - Tlf. 1099

## Aarhus Textil Fabrik 1/2

Brabrand . Tlf. 99-266-267

## Vinduespolering

Aarhus Rengøringsselskab A/S  
Aboulevarden 39 - Telf. 490  
Spejl-, Metal- og Vinduespolering udf. overalt



300 kg kaffebønner  
 25.000 flasker stærkt øl  
 600 flasker snaps  
 600 kg svinekam  
 600 kg kalvekølle  
 300 kg flæsk til brunkål  
 300 kg skinke  
 15 stk. store røgede laks  
 150 kg mel  
 600 kg æbler til smørkage og æblekager  
 35 ænder og 35 gæs om dagen

★

### Sorø—Vedde banen

Banen er nu snart en saga blot. Strækningen er nu ryddet for spor m. m., og man har nu solgt samtlige arealer og stationer mellem Pedersborg og Vedde. Salget er gået let og mange lodsejere var glade for at få deres jord igen. Der var arealer lige fra 100 kvadratmeter og lige til flere hektarer. Snart vil arealerne blive pløjet ud, og kun hvor særlige dæmnin-ger eller gennemgange gør sig gældende, vil der altid være en erindring om Veddebanen. Banen blev indviet som privatbane i 1901 og kunne således have haft 50 års jubilæum i år.

★

### DSB blev dømt

Da et S-tog den 18. januar i fjor be-fandt sig mellem Nordhavn og Østerport, faldt den 28-årige maskinarbejder Aksel Jørgensen fra Odense af toget og over-kortes af et modgående tog. Han pådrog sig brud på højre ben og hjernerystelse og måtte senere lade venstre hånd ampu-tere. Jørgensen krævede DSB dømt til at udrede en erstatning og hævdede, at der har været en fejl ved de mekaniske døre. De gik op midt under kørslen, hvorfor han faldt ud. DSB gør på sin side gæl-dende, at Jørgensen har handlet uagtstomt. Enten har han åbnet dørene for tidligt, eller også har han lænet sig op ad døren, uden at være klar over, at den var åben.

I retten forklarede direktør Kuhlman, Hillerød - Frederiksværk - Hundestedba-nen, at han havde undersøgt 800 tilfælde af S-togs dørlukninger. Det viste sig, at i 2,8 pct. af disse tilfælde fungerede dør-lukningerne ikke som de skulle. Dørene blev stående lidt åbne. Jørgensens forsva-rer oplyste herefter, at dette ville sige, at gennemsnitlig 14—1500 døråbninger dag-lig ikke fungerer, som de skal.

DSB blev dømt til at betale skadelidte en erstatning, hvis størrelse fastsættes af den for statsbanerne gældende erstat-ningskommission.

## Det er ikke alle, der ved —

at de blå lamper i personvognene betyder: Toilettet er optaget. Der vil nu blive prøvet med nye blå glas med denne meddelelse i transparent.

at befolkningen i Svendborg stiller deres cykler så disse blokerer sporet til Få-borg når de skal i Bio.

at foreninger, hvis medlemmer har ar-bejdstid til langt ud på natten har an-modet DSB om at sætte nattog i gang i lighed med natsporvognene.

at der, når den ny bilfærge »Broen« til maj sættes ind på storebæltsoverfarten, i modsætning til nu, bliver natsejlsads med bilfærge.

at det nu er meningen, at den sidste åbne overskæring mellem Fa og Ar i Viby skal erstattes med en underføring af vejen.

at »Nordpilen« Frederikshavn—Flensborg først ventes genetableret i 1953.

at Kolding byråd har droftet med DSB om en bilrute til Loverodde idet fjord-damperen har ansøgt om et tilskud på 30.000 kr.

at danske studenters fællesråd forgæves har ventet på svar fra trafikministeren om rabat for studenternes julerejser. Fra København havde studenterne lejet 15 busser med 450 pladser til deres ju-lerejser sidste jul.

at der ved ekspropriationen til den kom-mende Køge bugt S-bane gennem Fre-deriksholm kvarteret blev ydet 18 kr. pr. kvadratmeter. To villaer blev købt for henholdsvis 72.000 og 65.000 kr.

at der i tiden april—september forrige år blev overført 195.000 biler mod 155.000 i samme tidsrum året forud. En stig-ning på næsten 25 %.

at der er nærmest oprørs-stemning i Brøndbyerne til fordel for DSB rute-bilerne, som landsnævnet for rutebiler har nægtet fortsat at køre til skolen i Brøndbyøster, hvorfra beboerne nu skal tage med den private rutebil til Toftegårds plads, hvorimod DSB kørte til Langgade st.

at Århus protesterer mod DSB's bestilling på 6 dieselloko i USA.

at ombygning af jernbanestationen i Sla-gelse ventes påbegyndt i 1952.

at der i det første halve år Tønder—Sdr. Logumbanen har været genåbnet er be-fordret 15.000 rejsende og 2200 gods-vogne.

at ombygning og modernisering af Bred st. ventes påbegyndt straks i dette år.



### Tarm

Stationsforst. N. A. F. Norling, Rinds-holm, er forfremmet til stfst. i Tarm, hvor stfst. P. W. Seiersen e. ans. er flyttet til Ry st.

★

### Dødsfald

Pens. togfører P. V. Rasmussen, Kh, 81 år.

Pens. lokofører P. B. Clausen, Gb., 76 år.

Pens. stmst. Anton Carlsen, Engesvang, 77 år.

Stfst. L. E. Hellmer, Klampenborg, 61 år.

## Gulvafslibning

Deres gamle Gulve bliver som nye

**E. Wilchen Pedersen**

Telefon 1538

Nykøbing F.

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



## Røverforsøget på P. Bangsvej st. eller blålys —

Den 20. december (mærkelig nok på stationsmesterens 60 års fødselsdag) fandt der sent på aftenen røverforsøg sted på P. Bangsvej st. Nationaltidende fortæller herom i en samtale med billet sælgeren fru Schou:

— Har De ingen nerver, fru Schou?

— Hvis De dermed vil spørge, om jeg var bange, så må jeg ærlig talt sige, at det var jeg ikke!

Fru Schou mener ikke, »det hele er noget at tale om.« Der kom en maskeret rover ind på kontoret sent om aftenen og pegede på hende med en pistol, men hun sagde: »Skyd De blot — det går værst ud over Dem selv! — og røveren tabte til sidst modet og flygtede, uden at have fået noget ud af sin dramatiske handling.

— Hvorfor var De ikke bange? Der er ikke så få mennesker, der har mistet livet, fordi de sagde nej til en revolvermand. . . .

— Jeg kunne se på ham, at han ikke var nogen forbyrder. Han var ung, det er ganske givet første gang, han har forsøgt sig. Han var så nervøs, at han rystede. Måske var det derfor, jeg reagerede modsat og blev fuldkommen rolig. Jeg var alene i kontoret, og der var ikke ret mange mennesker på stationen på det tidspunkt, men det er ganske givet, at dersom han fyrede sin pistol af, ville der komme mennesker til med det samme. Og hvis jeg blot kunne holde ham hen med snak, ville der for eller senere komme nogen.

— Blev han stående ved døren?

— Nej, han kom helt herhen. Hans pistol var ikke mere end 10 cm fra min tinding.

— Vil De fortælle, at De ikke forestillede Dem den mulighed, at han trykkede på aftrækkeren?

— Nej, selvfølgelig tænkte jeg på det. Men hvad — jeg tænkte: Så lad ham trykke! Jeg var ikke bange, jeg var fuldkommen rolig, og jeg sørgede hele tiden for at vise ham, hvor rolig jeg var. Jeg blev siddende på min stol hele tiden og talte nærmest til ham i en tone, som om det hele var en ganske almindelig ekspedition. »Det er jo ikke ulejligheden værd,« sagde

jeg, »De må da være klar over, at hvis De skyder, vil det gå værst ud over Dem selv. Det kan slet ikke betale sig for de småpenge, jeg har her.« Og så stak han altså af — det er det hele!

— Har De tidligere forestillet Dem, hvad De ville gøre i en sådan situation?

— Nej, det kan man ikke. Det må komme af sig selv.

— Vil De anbefale andre i en lignende situation at sige nej til en revolvermand?

— Det er svært at sige. De må huske, at han her virkede ikke som en forbryder-type. Det må komme an på, hvem man har for sig.

Hvis det drejer sig om en forhærdet, ældre forbyrder, er det vel noget andet. Selvfølgelig vil man vel altid forsøge at vinde tid og komme i snak med manden, men er det en professionel forbyrder, siger han formentlig straks: »Ingen diskussion« . . . . Man kan ikke give regler.

— De taler om det, som om det hele var noget dagligdags.

— Jeg har været ude for det, der var værre.

— Nå?

— Under krigen. Jeg var på hovedbanegården i veksellassen. Jeg kunne ikke lade være med at give de unge mennesker en håndsækning nu og da, og det førte til forskelligt. En gang havde jeg en Hipomand i hælene i tre uger — lad os ikke tale om det nu, det er jo overstået.

— De er ikke nervøs for at møde til arbejdet i aften?

— Hvorfor skulle jeg være det? Men noget andet er, at der må vel træffes en ordening, så døren kan lukkes. Det er jo en usik, at folk kan komme løbende lige ind med pistol.

— Hvor mange penge reddede De?

— Det vil jeg helst ikke sige, men selvfølgelig kan det ikke undgås, at vi nu og da sidder med en hel del penge. Men hvis bare døren kan lases. . . .

— Så er der jo stadig lugen tilbage?

— Næ, så let er det virkelig heller ikke! Der kan man jo bare dukke sig. . . .

★

## Færgehistorie

Jeg mindes tydelig at det blev fortalt i 90'erne, da færgen første gang skulle sejle over om natten.

Mange af besætningens familier var modt, og mange troede, at de var ovre for at sige farvel.

Ligeledes mindes jeg kaptajn Søren Mogensens ord fra kommandobroen på gamle »Korsør«.

»Hold nu op med al den jammer, vi

skal fanden tordne mig nok komme hjem igen«.

Og de er altid kommet hjem med deres skib i god behold.

★

## Juleundskyldning

Min ven Jensen havde lovet at komme kl. 3 men kom ikke før kl. 4 og da han endelig kom undskyldte han sig med, at han ikke kunne komme ud hjemme.

— Hvorfor ikke?

— Næh, for julen stod for døren!

★

## Fremmeligt barn

Med spænding har familien og venner afventet glædesbudskabet, men stadig trak det ud. Og stadig lød spørgsmålet til den unge næsten mor: — Hør, skal du ikke snart på kliniken, så du kan få den dreng?

Forleden fløj der fra faderen en strøm af telegrammer ud til de utålmodige.

Der stod blot: Jeg blev en pige. Underkrevet Susanne.

★

## Snoede banestrækninger

Det fortælles, at når Horsens—Bryrup-banen bugter sig så meget ud og ind skyldes det, at der for mange mange år siden var en mand i Horsens, der havde en meget stor gris, der en dag løb fra ham. Grisen løb i zig-zag over markerne mod Bryrup, og manden styrtede efter. Først i Bryrup fik han den fanget, men da havde grisen og manden efterladt sig nogle dybe spor over markerne, og dette spor fulgte man så da banen skulle anlægges.

★

— og så er der —

stationsforstanderen i Rødby, der sover i to kommuner på een gang. Kommuneskillet mellem de to kommuner går lige gennem stf. soveværelse, så når han sover er det med hovedet i Sædinge kommune og med benene i Rengsebølle kommune.

LIND HANSEN

KULTORVET 14 · C. 6286



LEVERANDØR AF CLICHEER  
OG BILLED MATERIALE  
TIL DE MEST BETYDENDE  
DAG- OG UGEBLADE I RØ-  
BENHAVN OG PROVINSEN

K Ø B E N H A V N

A. P. M.

D. A.

**H. C. Petersen & Co. Eftf.**

Prags Boulevard 41  
København S . Tlf. 628

**Jac. Brochorst**

Arrangeringsbureau for  
Teater og Kabaret.  
Hallsallé 7 . Tlf. Vester 7645

**Dansk Flint Export**

Amaliegade 26 . C. 1624 - 10624  
København K.

R. 2539

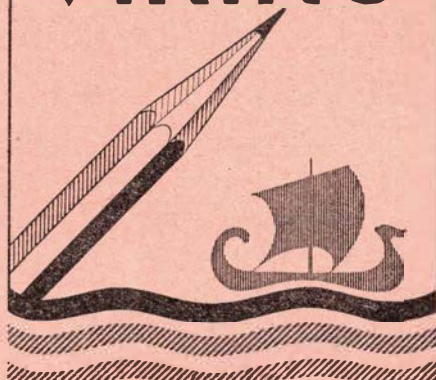
**Axel E. Møller**

Damp-Krølhaarsspinderi A/S  
Kløvermarksvej 32  
Tlf. C. 1958 - 1959

**Dansk Frøavls Kompagni  
og Markfrøkontoret  
(Trifolium) ½**

Kontor, Lager og Renseri  
Carl Jacobsensvej 29-33  
Central 84 (5 Lin.)

**VIKING**



**Brdr. Friis-Hansen ½**

AUTOMOBILFORHANDLER

Øster Allé 7  
Tria 3580

**Entreprenørforeningen**

København . Tlf. 9858

Hotel Astoria

KØBENHAVN

R. 2760

**DE FORENEDE  
KULIMPORTØRER ½**

København K.  
Holmens Kanal 5  
Tlf. 211

R. 2535

R. 2754

**Tårnby Kommune**

**I. B. Schilder**

Skrædderetablisement  
Uniformer

Nørregade 7 . Tlf. C. 2058  
København K.

**BAD København**

Stuðiestræde 63 (ved Axeltorv)  
Tlf. Central 9100  
Helromersk Bad med Motions-  
massage - Billigt finsk Badstue-  
bad — Fodpleje - ogsaa uden  
Badetvang — Frisørsaloner

**Dansk Signal Industri ½**

Skalbakken 10  
Vanløse . Tlf. Damsø 6346 - 6347

**ALFRED RAFFEL ½**

VODROFFSVEJ 46  
KØBENHAVN V  
CENTRAL 6395

**JERNBANEMATERIEL**

## VEJLE

### *Elektro-Isola*

VEJLE

### $\frac{A}{S}$ Brdr. Brincher

**Grejsdal Hammerværk**  
Vejle

### **Geisler Nielsens Planteskole**

Horsensvej 45  
Vejle . Tlf. 1345

### **Vejle Mælkekompagni $\frac{A}{S}$**

Vedelsgade 85  
Vejle . Tlf. 335 - 336

### **Martin Billeschou**

Grundlagt 1867  
Gravmonumenter og  
Marmorvarefabrik  
Største og derfor billigste  
Gravmonument-Forretn. i Vejle  
Nørrebrogade 11-13  
Vejle . Telefon 840

### **ACCUMULATOR DEPOTET**

O. Mortensen

**Leverandør til DSB**

**SKOVGADE 14  
VEJLE - TLF. 1468**

### $\frac{A}{S}$ Bertel Nielsen & Haahr

**Kulimport  
Indenlandsk Brændsel**

Vejle - Telefon 3468

### **C. F. JANSSON**

Statsaut. Installatør

Kirketorvet 18  
Vejle . Tlf. 824 - 144

**Th. W.**

### **Vejle Dampvæveri $\frac{A}{S}$**

VEJLE

### **Becker-Christensen**

Kulimport

Søndergade 24 . Tlf. 2040  
Vejle

### **Jydsk Rullegardinfabrik**

v/ Th. Lissau

Søndergade 18  
Vejle . Tlf. 115 - 2486

### **Aagaard Karosserifabrik**

Vejle . Tlf. 448

### **Grejsdal Planteskole**

P. Alsted

Planteskoleartikler i stort Udvalg  
Illustr. Prislister franco.

Grejsdal Station . Tlf. 87

### **Brødrene Taul**

Specialfabrik for Jerntrillebøre.  
Vejle . Tlf. 1362 - 2562

### **Th. Holmskov**

Kolonial og Bagerartikler en gros  
Sønderbrogade 35  
Vejle . Tlf. 2614 - 3160



**DANSK AUTOMOBIL BYGGERI  $\frac{A}{S}$**   
**SILKEBORG**