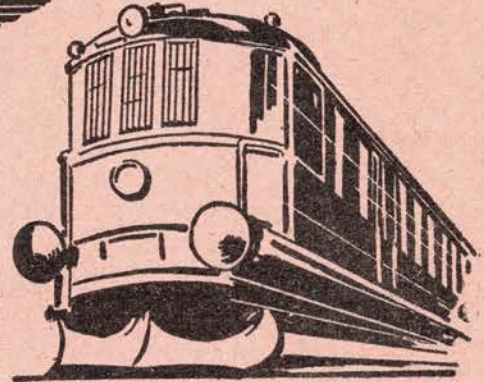
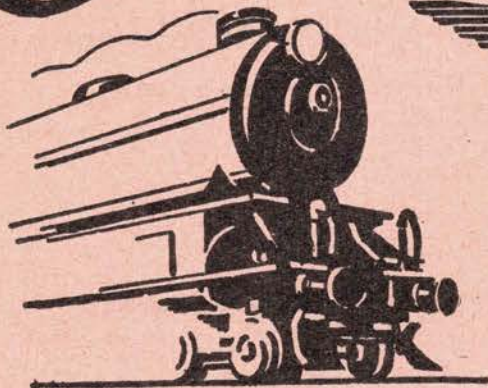


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

9. årgang nr. 2

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

Februar 1952

INDHOLD:

Overkvalificeret arbejdskraft?	Side 25
Månedens emner	« 26
Danske jernbanestationer, nr. 48	« 27
Sagt og skrevet	« 27
Gennem 6 lande på 14 dage	« 28
Rundspørgen	« 31
Mens vi venter på tog	« 33
Ribe - storkenes by	« 36
Hillerød-Fr.værk-Hundested	« 37
Nye DSB loko	« 39
Til og fra læserne	« 39
Foreningen af garderobeforpagtere	« 41
Privatbane nyt	« 43
Måneds magasinet	« 45
Det er ikke alle, der ved	« 47
Ud og ind	« 47
Jernbane-idræt	« 48
»Hunden på«	« 48



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

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

STEINMETZ & CO. ^{1/5}

Vester 8194

MINERALVANDSFABRIK

Vester 8194

CARIT ETLARSVEJ 10

KØBENHAVN V.

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.

MØBELGAARDEN

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

Ejnar Lange

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

Thisted

Henry Bak

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Thisted . Byvangen . 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

Nykøbing Mors

Morsø Kreatureksportforening



Nykøbing Mors . Tlf. 81

Thorkild Jensen

Anlægsgartner
Provst Schades Allé 20
Nykøbing M. - Tlf. 840

1/2 Fælles Tømmerlageret

Havnen
Nykøbing Mors . Tlf. 626

Nykøbing Andelsbageri

Nykøbing Mors - Tlf. 475

Solbjerg Andelsmejeri

Solbjerg M. - Tlf. 9

Erling Sejersen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Nykøbing Mors . Tlf. 106

H. M. Henriksen

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

Dampvaskeriet Expres

P. B. Dahl
Nykøbing M. - Tlf. 477

Brændselsforeningen

Nykøbing Mors
Tlf. 218

K. Kjeldgaard

Brødfabrik og Bageri
Nørrebro 65
Nykøbing Mors . Tlf. 40

Nykøbing Mors

Morsø Andelsslagteri

Nykøbing Mors



Jølby Ost en gros

Jølby Andelsmejeri
Tlf. Jølby 3

Struer

»Centrum«

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

Chr. Christensen

Glarmesterforretning
Leverandør til DSB
Struer . Østergade . Tlf. 161

GRÅBØLS tømmer & maskinsnedkeri

Struer . Holstebrovej 59
Tlf. 91

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

Stigaards Hotel

Struer . Tlf. 100

E. Strangholt

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

Sydthy

Andels-Svineslagteri

Hurup - Tlf. 171

Brdr. Christensen

Tømrmester
Udfører Arbejder for DSB
Lyngs . Tlf. 24

Overkvalificeret arbejdskraft?

Er det nødvendigt at lokopersonalet er faguddannet?

Dansk Lokomotivmandsforening har til kommende normeringslovforslag krævet, at der oprettes mindst 85 nye lokoførerstillinger ved DSB, idet der for tiden kører en mængde lokofyrbødere som førere. Tilsvarende mangler der lokofyrbødere som følge af, at de unge maskinarbejdere ikke ønsker at gå ind på aspirantlønnin- gerne så længe, der er fuld beskæftigelse i industrien i det private erhverv.

Gennem længere tid har der været ført en kraftig polemik i NY TID i Ålborg, idet der som følge af den opståede mangel på lokofyrbødere blev spurgt: Hvorfor der skulle bruges faglært arbejdskraft for at være fyrbøder, idet man lige så godt kunne anvende ufaglært arbejdskraft, der havde været til omskoling.

En lokofører gætter på, at det er en remisearbejder, der i en håndvending på denne måde har villet afhjælpe mangelen på fyrbødere. Videre fastslår denne, at aspiranttiden er en læretid til at blive lokofører, en tid hvor den unge lokomand skal indhente den fornødne erfaring med maskinerne og sikkerhed i tjenesten iøvrigt.

Med det materiel, DSB efterhånden har erhvervet, eksprestogsloko og godstogsloko op til 1600 hk, moderne diesel-elektriske loko og vogne, er det klart for enhver, at DSB må have en fast stab af unge lokomænd, som med den fornødne praktiske og teoretiske uddannelse og den fornødne erfaring kan kun erhverves gennem fyrbødertjenesten.

Heroverfor hævder den første indsender X, at det lyder af mere end det er, og at selv en ufaglært efter to års aspiranttid vil kunne lære at udføre de få og små reparationer, der i givet fald udføres ude på linien. X erklærer sig enig med lokoføreren i, at DSB må have en fast stab af unge lokomænd, der har den fornødne teoretiske og praktiske uddannelse erhvervet gennem fyrbødertjenesten i to års aspiranttid, men at disse tillige skal være udlærte smede- og maskinarbejdere, kalder X for overkvalificeret arbejdskraft.

En lokofyrbøder skriver, at dersom X som ung ville have stået 4 år i lære på en lille ugeløn, så havde han også kunnet blive lokofyrbøder. Mener videre, at man ikke uden forkundskaber på maskinens område vil kunne klare den afsluttende

prøve på jernbaneskolen, der er en hel lille maskinisteksamen.

En vognopsynsmand skriver bl. a.:

Emnet for diskussionen finder jeg interessant, men det havde jo bidraget til også at gøre selve diskussionen interessant, hvis man havde diskuteret spørgsmålet omskoling. Dette spørgsmål er man efter min mening gået alt for let henover. Der er nemlig større perspektiver i dette emne, ikke alene på det område, der her er under debat. For hvis fyrbøderen vil se på sagen uden fordomme, må han jo erkende, at der er mangfoldige områder, hvor omskolelet arbejdskraft kan gøre udmærket fyldest. Vel ved jeg, at det gerne vækker en vis uvilje hos de håndværkere, som bliver berørt af den slags radikale ændringer, men prøv at tænke på problemet ud fra et samfundssynspunkt, for vi er jo da alle medlemmer af samme samfund, enten vi er faglærte eller ufaglærte. Er det ikke en absurd tanke, at medens der er stor mangel på faglært arbejdskraft, vil man hindre, at ufaglærte, hvoraf der er masser af arbejdsløse, omskoles og derved sættes i stand til at lave produktivt arbejde fremfor at gå arbejdsløse. Iøvrigt kan det måske være de ufaglærte en trost, at smedenes forbundsformand, Hans Rasmussen, ifølge udtalelser, der er refereret både i dagspressen og fagblade, ikke deler fyrbøderens uvilje mod omskoling.

Så kommer X igen:

Lokoføreren indlæg i spørgsmålet omskoling af arbejdskraft til brug ved lokotjeneste, har styrket min tro på, at her er den rette løsning på DSB's mangel på fyrbødere. Ingen fornuftige modargumenter har været fremført fra sagkyndig side.

Dernæst lokofyrbøderen:

Betingelserne for at blive antaget som lokofyrbøderaspirant, behøver jeg jo ikke

at anføre, når hr. Mortensen selv er ansat ved jernbanen og disse betingelser kan ikke undgås ved en omskoling.

Det er for let at komme over dette spørgsmål.

Og i fald det er rigtigt, at der er mangel på lokofyrbødere eller aspiranter ved jernbanen, som jeg nu ikke tror på, er rigtigt, så må det da frem for alt være vor pligt at få de 150 ekstrahåndværkere anbragt som lokofyrbødere, i stedet for som De ønsker, de ufaglærte arbejdere.

Vognopsynsmanden slutter med:

Jeg er helt neig med lokofyrbøderen i, at en fortsættelse af diskussionen er nytteløs, kun med en noget anden begrundelse end den, han fremfører, nemlig denne, at han enten ikke kan eller ikke vil sætte sig ind i problemet omskoling.

Og så slutter X diskussionen:

Lokofyrbøderens sidste indlæg i debatten angående omskoling af ufaglært arbejdskraft til brug ved lokotjenesten fjerner sig efterhånden så meget fra selve sagen, at tanken henledes på pigen, der mente, det er bedre at komme galt afsted end slet ikke at komme afsted.

At ordet kedelpasserprøve for lokofyrbøderen er et forbløvet begreb, er der ikke noget at gøre ved, men det giver et vist indtryk af, hvor lille den maskinisteksamen har været, som fyrbøderen mener at have bestået.

Det, der har værdi i denne sag, er ikke, som fyrbøderen mener, hvor meget lokofolkene må gennemgå af prøver og eksamener, ej heller hvor meget de har lært som smede- og maskinarbejdere. Alt dette vil sikkert intet fornuftigt menneske benægte, og skal man selv skrive om det, gør man det heller ikke mindre, end det er, det er forståeligt, men om al den viden og kunnen er nødvendig for at udføre arbejdet på et loko, det er her, spørgsmålet ligger, og her mener jeg afgjort nej.

Takket være lokoføreren og lokofyrbøderens indlæg er den arbejdsydelse, der er nødvendig for at kunne opfylde en plads som lokomand, slået fast.

Det må være indlysende, at det må ufaglærte kunne oplæres til ved en ikke over 2-årig omskoling, og derfor er der tale om overkvalificeret arbejdskraft, når man desforuden kræver et svendebrev som smede- og maskinarbejder.

Aktieselskabet

Aarhus Privatbank

Aarhus
Hovedkontor

København
Nygade 1

Månedens emner...

Misvisende.

I aviserne for 30. og 31. januar ser man først og fremmest mægtige overskrifter, som med tommehøj bogstaver fortæller at: PRISTALLET STEG 3 POINTS. MERUDGIFT 100 MILL. PRISTALSFAMILIENS UDGIKT 12.254 KR. LØNTILLÆG BÅDE TIL ARBEJDERE OG TJENESTEMÆND.

Derefter kommer i teksten med småtryk en mere eller mindre forståelig nærmere forklaring, som går ud på, at statens merudgift bliver en halv snes mill. Kommunernes nogenlunde tilsvarende, for medlemmer af Arbejdsgiverforeningen vil stigningen udgøre ca. 22 mill., forandre arbejdsgivere omtrent det samme, og for alle andre arbejdsgivere vil det udgøre resten af de 100 mill. Det er aldrig nærmere præciseret, hvem der i virkeligheden kommer til at udrede pengene.

Man læser dette, mange nøjes med overskrifterne, og tænker: »Det skal da ende galt, nu smider vi 100 mill. ud igen, samfundet kan umuligt blive ved med at bære dette. Det er os, der skal betale med større skatter og højere priser.«

Man tænker ikke på, at selve den prisstigning, der ligger til grund for lønreguleringen, er en meget større udgift for os alle — hvis man da ikke er så heldig at være blandt dem, der har fået profitten af de forhøjede priser — og at lønreguleringen kun er et beskedent forsøg på at lade lønmodtagernes vare, arbejdskraften, følge med i den almindelige stigning, at det måske kan være ligeså berettiget med prisstigning på arbejdskraft som på kød, og at i alle tilfælde kommer lønstigningen bag efter prisstigningerne og kun som følge af disse.

Man hæfter sig bare ved de store beløb, som er nævnt i de urovækkende overskrifter og korser sig, samtidig med at man uvilkårligt føler en spirende bitterhed mod dem, der nu igen rager en mængde millioner til sig. Det er kun få, der spekulerer på, hvem der i den sidste ende kommer til at bløde for pengene, hvormange af dem der går tilbage igen med renter, enten direkte som skatter af alle slags eller som merpriser for varer, ligesom man hel-

ler ikke skænker det en tanke, at mens *pristalsfamiliens udgifter er beregnet til 12.254 kr., har det langt overvejende flertal af tjenestemændene kun 60 til 80 % af dette beløb i løn*, og det samme gør sig vel gældende for andre lønmodtagere. I mange aviser står der heller ikke noget om, at de mange mill. er beregnet for et år, så adskillige læsere får det indtryk, at pengene skal ud på et brædt.

Hvis bladene i stedet for skrev, at arbejderne fra et nærmere betegnet tidspunkt i fremtiden som delvis dækning for den prisstigning, der har fundet sted i det sidste halve år, ville få nogle øre mere i timen, og tjenestemændene i samme anledning en halv snes kr. om måneden, og at der stadigt kom til at mangle mere og mere i, at lønningerne svarede til det, som er beregnet at være nødvendigt for en familie, ville det for læserne komme til at tage sig ganske anderledes ud, og forståelsen af hele problemet ville blive rigtigere.

d.

De tekniske afdelinger.

Generaldirektøren udtalte engang angående Statsbanernes underskud, at det var de tekniske afdelinger, der brugte de mange penge. Dette var en sand lækkerbidsken for »folket«, og nu hører man det gang på gang fortalt, at det er de tekniske afdelinger, der bruger for mange penge. Man har fået det forkert i halsen, og opfattet det som om de tekniske afdelinger brugte pengene for deres egen skyld. Generaldirektøren har formodentlig, da udtalelsen fremsattes, været på det rene med, hvorfor de mange penge brugtes af de tekn. afdl., og har kun dermed villet sige, at brændsel, byggeri, anskaffelse og vedligeholdelse var blevet så kostbart, at det slugte en uforholdsmæssig stor del af indtægterne.

Man kan jo nok anse det for givet, at de tekn. afdl. ikke bruger penge for egen fornøjelse, men kun søger at tilfredsstille trafikens krav. Når der i dyre domme anskaffes vogne og loko, bygges eller ombygges stationer, broer og sikringsanlæg, lægges nye skinner, sveller og ballast, indrettes kontorer og meget andet, er det

fordi trafikken kræver det, og det anses for nødvendigt. Om så de, der administrerer trafikken, kræver mere og dyrere anlæg og arbejder, end der er nødvendigt er en anden sag, som de tekn. afdl. tilsyneladende ikke har større indflydelse på, og som det er vanskeligt for menigmand at skønne om. Et eksempel herpå er

Langå station.

For almindelige mennesker ser det ud som fuldstændigt »hul i hovedet«, det der laves i Langå. At hovedsporene bliver lagt om, så stationen kan befares med nogenlunde tidsvarende hastighed, er i sin orden, men alt det øvrige, der foretages og koster mange millioner, forekommer ganske meningsløst. Det er i det hele taget et stort spørgsmål, om en station af et sådant format gør nogen som helst nytte på dette sted? Byen og oplandet vil kun være basis for en meget lille station, om ikke et trinbrædt ville være tilstrækkeligt, og da den praktisk talt ikke mere er endestation for tog, skulle det store sporet og de store nye kontorer heller ikke være påkrævet. Men når man nu engang har det, skal det selvfølgelig også bruges, og på en knudestation kan man jo altid få nogle vogne til at fylde op og rangere med og på anden måde få en hel masse arbejde ud af det, men at der tjenes noget som helst ved det eller spares noget et andet sted, er skjult for menigmand og forøvrigt også for mange af dem, der skulle kunne overskue det. Hvis ikke det store kostbare anlæg, hvis drift koster vældige summer, er tænkt at skulle tjene formål, man ikke kan se, må det være »hul i hovedet«.

l.

Automatisk stopfald.

I december-nr. omtales de automatiske stopfald og menes, at når banen er fri, bør signalerne altid stå på »kør«, hvorved der kunne spares en masse brændsel. Ja, det ville der uvilkårlig, men det er sjældent banen er fri, når der vises stop. Derimod ville der kunne spares masser af brændsel og tid, hvis vi kunne blive fri for alle de hastighedsnedsættelser, der findes på grund af sporarbejder. Kører man med eksprestog, findes der sjældent mindre end 1 à 2 hastighedsnedsættelser mellem 2 bystationer, hvor toget har holdetid. Hvad tager det ikke af tid og penge til

Axel Smith

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

VULKANO

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

TIL HOLBÆK

kommer man med Høng-
Tølløse banens gennem-
gående skinnebustog

FRA SLAGELSE

brændsel, og således er det år efter år, og man spørger med forundring, er dette da også nødvendigt. Vel skal banelegemet holdes i god og forsvarlig stand, men man får uvilkårligt det indtryk, at først laves et eller andet ved sporet, for derefter at begynde på noget andet, der også skal laves, kunne sådanne dog ikke laves samtidig, så vi kunne blive fri for de evindelige hastighedsnedsættelser. Jeg husker for nogle år siden blev der på min egn lavet et meget stort arbejde med banelegemet, det blev vist kaldt højdeløftning, og skulle erstatte senere justering i flere år fremefter. Manden ude i marken siger i dag, at sporet stadig skal efterjusteres som forhen.

Der findes landet over en del banesektioner, hvortil man skal henvende sig om adskillige ting, men når der kommer en afgørelse på det indsendte, viser det sig, at det er distriktet, der har truffet afgørelsen, hvilket i mange tilfælde viser, at disse sektioner egentlig er overflødige, og at disses forretninger egentlig kunne tillægges strækningsoverbanemesteren, eventuelt med en konstruktør til hjælp, den fornødne ingeniørasistance kunne jo fås fra distriktet. Ja, det er altså hvad en menigmand tænker og som flere er klar over, skulle en sådan forretningsgang forekomme i privat virksomhed, da ville en sådan virksomhed snart være ude af sagen, eller i al fald blev der sørget for, at forretningsgangen blev en anden.

En menigmand.

Et revolutionerende forslag.

I England har en regneekspert udregnet, at den nuværende metode med at løse billetter til bestemte strækninger er helt forføjlet og blot koster en masse unødvendige penge. Han foreslår derfor, at hver person i England fremtidig ganske gratis skulle kunne køre, hvorhen han ville. Englænderne kunne let skaffe 5 sh. pr. dag til det formål at køre med toget. Der ved ville jernbanernes indtægter blive fordoblet. Samtidig kunne der spares 25 pct. personale, der ikke længere behøvedes til billetteringen. De kunne indsættes på andre steder. De tog, der kører i øjeblikket, kunne med lethed befordre 40 pct. flere passagerer, men desuden kunne det personale, der frigøres, sættes ind til betjening af endnu flere tog. Det praktiske resultat af denne fornyelse ville blive, at der muligvis i de første uger ville blive kørt meget mere med banen end hidtil. Men så ville trafikken igen antage de sædvanlige former. Folk må jo passe deres arbejde og kan ikke tillade sig at køre med toget blot for deres fornøjelses skyld.

Togpengene kunne indkræves gennem



postvæsenet ganske som radiolicensen, og livet ville blive væsentlig lettere for de normale statsborgere.

Det mærkelige ved dette forslag er, at ledelsen af de engelske jernbaner har erklæret, at udregningen faktisk er korrekt.

— Der er jo ofret mange penge på moderniseringen af Langå st. — det hænder, at man ser jernbanefolk ryste på hovedet, når man taler om dette arbejde?

— Jeg har været i Langå i mange år, siger stfst. med et smil, så jeg er godt kendt med forholdene derude. Om betimeligheden af denne udvidelse skal jeg ikke udtale mig, det tilkommer ikke mig, men selvfølgelig er det urationelt at have så store stationer som Randers og Langå liggende lige op ad hinanden. Det er imidlertid en gammel fejl, der er tale om, og den er ikke let at rette nu. Skylden må iøvrigt placeres i Randers, efter hvad man har fortalt mig — i sin tid var Randerskøbmændene bange for konkurrencen fra Viborg, og de fik derfor en station placeret i Langå, således at forbindelsen til Viborg blev så besværlig som mulig.

Sagt og skrevet



Stationsforst. F. Frederiksen, Randers.

— Det store problem for os er mangelen på plads. Der er ca. 16 km spor på Randers st.s område, men heraf er de 4200 m hovedspor. På resten kan der anbringes ca. 400 vogne, og så at sige hver nat har vi stationen fyldt med vogne, og den plads, der er indvundet ved nedlægningen af ambulancetoget, betyder ikke meget — det vi trænger til er en virkelig udvidelse af banegården, men der er ikke store muligheder for at realisere planen herom. Iøvrigt vil en udvidelse koste så mange penge, at udgiften alene vil hindre arbejdets gennemførelse.

LIND HANSEN
 KULTORVET 14 · C. 6288
 LEVERANDØR AF CLICHEER
 OG BILLEMATERIALE
 TIL DE MEST BETYDENDE
 DAG- OG UGEBLADE I KØ-
 BENHAVN OG PROVINSEN

Gennem 6 lande på 14 dage

Vi var 29 personer, der den 25. april 1950 tog med Schweiz-ekspressen kl. 10,40 fra København. Turen var tilrettelagt af Jørgensens Rejsebureau, og rejsens leder var forfatteren Graves Christensen.

Vognen bar skilte med teksten »Jørgensens Bureau, København.

I Flensborg blev der redt op i sovevognen, og vi gik til køjs ved 22-tiden og sov nogenlunde. De fleste var oppe næste morgen kl. 5, da vi kørte igennem Hardenbergtunnelen, der er 5 km lang.

Vi passerer floden Main og Frankfurt a. M. Morgenmåltidet blev serveret i sovevognen — æg, marmelade og kaffe og rigeligt med smør.

Imens kører toget videre, og vi passerer Darmstadt og Heidelberg, kører gennem Rhindalen med bjerge på begge sider. Træerne er allerede sprunget ud, og frugttræerne blomstrer i fuldt flor, jo længere vi kommer sydpå, jo længere er foråret fremme — syrener og træer er allerede sprunget ud.

Fra toget ser man, at landbruget er langt tilbage hernede i sydtyskland, vi ser ingen husmandsbrug eller andre landbrugsbygninger på lange strækninger, og markerne er ganske smalle og med forskellige afgrøder på hver strimmel. Det leder tanken hen på, hvad vi har lært om landbruget i stavnsbåndets tid ligesom den omstændighed, at man overalt hernede bruger køer og stude som trækdyr. Ja, et gammelt jysk mundheld siger, at den, som kører med stude kommer også med. Ja, men det varer længe.

Kl. 11 når vi Karlsruhe, her kobles Jørgensens private sovevogn fra, og der er reserveret fire kupeer til os i den danske vogn, der går til Rom. Vi kører langs med Schwartzwalds høje bjerge, der ligger på venstre side af banen. Sneen ligger på bjergtoppene.

Vi har et kort ophold i Offenburg, som er hovedkvarter for fransk Røde Kors, og deres ambulancetog står oprangeret på tre spor. Perronerne er pyntet med mange franske flag og franske vimpler i guirlander langs perronerne.

Vi så et glimt af Vogeserne og kørte igennem flere tunneller, inden vi kører over Rhinen lige for Basel Bad, og vi var i Basel kl. 14.

Efter told- og paseftersyn var der en god time inden vort tog gik til Luzanne kl. 16,10, og vi gik en tur rundt i Basel.

I Schweiz kører vi med elektriske tog imellem store bjerge med sne på tinderne.

Ved Delemont vender vi og kører i en anden retning, stadig opad. Vi kører igen bjergene ad Moutiertunnelen, der er 9 km lang. Da vi kommer ud af tunnelen er vi i Lagnau, en stor by med mange urfabrikker, passerer byen Biel, hvor urfabrikkerne Omega ligger.

Turen fra Biel over Yverdon og Luzanne var så smuk, at vi aldrig vil glemme den, vi kørte længe langs med den 41 km lange Genfersø med de 2000 m høje bjerge i baggrunden, klokken var godt 18, og solen skinnede over de sneklædte bjergtinder med de mange gletschere.

I Martiny skifter vi tog, og går over i Jørgensens særtog, toget har kun en vogn, har elektrisk drivkraft, og så snart vi begynder at stige op ad bjergene bliver toget til et tandhjulstog. Vi kører uden på bjerget og igennem tunneller op i 1260 m højde, omsider er vi ved grænsen i Chateauland, får vore pas stemplet, går igennem tolden og over den franske grænse og er i Vallosine.

Det franske tog holder og venter på os, og kl. 23.00 er vi i Chamonix, vort hotel »Le Univers« ligger lige overfor stationen ved foden af bjergkæden Mont Blanch.

Vi er 1100 m oppe, det har sneet her de sidste 8 døgn, så alt er dækket af et smukt hvidt tæppe, de udsprungne blomster har fået et knæk. Vi er trætte efter den lange rejse og går straks i seng.

Torsdag.

Med 2 svævebaner tog vi 2600 m op på bjerget Brevent. Svævebanen består af to kurve; der må være 35 personer i hver, og de afbalancerer hinanden og trækkes ved ståltøve, med elektrisk kraft. Den første bane går skråt op ad bjerget 2000 m op til et stort platou. Vi tager straks videre med den næste bane, der går tværs over slugten 600 højere op; da vi er midt på, svigter strømmen, og vi svinger lidt over dybet.

Vi var meget heldige med vejret, solen skinnede, og det var skyfrit, der var mange skiløbere heroppe, men kun de skiløbere med diplom fik tilladelse til at løbe. Vi står heroppe og ser over på Mont Blanch-gruppen. Bjergkæden er 50 m lang og 30 km bred, den har et halvt hundrede høje tinder, og Mont Blanch er det højeste bjerg i Europa med sine 4810 m. Mont Blanch er besteget første gang d. 8. august 1786 af Balmat og Pacard, og deres sta-

tuer står på en plads i byen og peger op mod bjergtinden.

Da vi skulde tilbage igen, blev vi stoppet af et bjergskred, der spærrede vejen, vi kørte derfor ned i dalen. Efter denne kørte vi de 20 km tilbage igen op i 1100 m højde, og kom forbi skredet.

Charmonix er fra ganske få beboere steget til 35.000 indbyggere, og der er 200 store hoteller, så i sæsonen er det en storby.

Floden Arles løber igennem byen, og den giver vand til mange kraftværker; der er den særegenhed ved denne flod, at den har sine oversvømmelser om sommeren, når sneen og isgletscherne smelter.

Fredag.

Vi skal videre med en flot liniebus fra Linie des Alpes, vi skulle køre de 250 km til Grenoble.

Søen er 14 km lang og 3 km bred og omgivet af bjergkæden Verie, vi holdt igen i Aix les Bains, bekendt for sine varme kilder. Allerede romerne kendte disse kilder.

Vi kørte imellem de 3000 høje Nord Alper, snart oppe, snart nede.

Klokken 20 var vi i Grenoble på vort hotel »Suisse et de Bordeaux«.

Klokken 22 tog hele selskabet i byen, og tog op på det gamle fæstningsbjerg »Bastillebjerget« fra det 16. århundrede.

Vi tog med en svævebane de 525 m op; det var smukt at stå deroppe og se ud over byens mange tusinde lys, og den glinsende stribe af floden Isere.

Grenoble er en gammel universitetsby, og den har mange gamle bygninger fra det 16. århundrede.

Lørdag.

Tidlig op, vi skulle køre den 400 km lange vej til Monte Carlo.

Klokken 8 forlod vi Grenoble. Vi kørte igennem Jarri langs floden Dart, vi holder et øjeblik i Vichy og ser på slottet.

Disse alper vi kører langs med er foralperne og bjergkæden Devoluy, og når op i 3000 m højde.

Vi holdt oppe på det højeste punkt, imellem søerne Pierre Chatlet. Vi kører nu i højalperne, kører forbi en kulmine i Mure.

Ved Cold Baddyar passerer vi dagens højeste punkt 1249 m og ser ned over byen Gap, der lå nede i dalen, og vi ser en af de gamle romerveje.

Kørte igennem Sisterony, rejselederen viste os et gammelt kastel og en kirke fra det 14. århundrede. Bygningerne var bygget højt oppe på bjerget.

Vi kører over floden Durange, der ser vi de første oliventræer. Kl. 12,50 er vi i

Digne. Næste gang holder vi i Catellane; hele vejen imellem disse to byer var der en meget vild natur, og der var næsten ingen bebyggelse. Højderne veksler imellem 300 og 1200 m, op og ned i hårnåleving.

Kilometerslugningen fortsatte imellem vilde, gølge og forrevne bjerge.

Omsider nåede vi ned til Grace; der stod roserne i fuldt flor. Vi ser de første appelsintræer med modne frugter.

Kl. 18,54 er vi i Nice; vi holder et kvarter, fortsætter langs Middelhavet og er i Monte Carlo kl. 19,30 på vort hotel »La Reserve«.

Vi fik mange dejlige værelser ud til Middelhavet, kun vejen skiller os fra havet, der er mange af selskabet der går i vandet; der er trapper ned på en rotunde, der er bygget ud for hotellet.

Efter middag samledes selskabet kl. 22 og gik til casinoet. Passene og 50 frs. giver adgang til den første sal.

Vi gik en time og så på spillerne, mindste indsats var 100 frs. = 2 kr., og dem af selskabet som spillede, var 2 kr. fattigere, da de gik derfra, men de faste spillere sad og opnoterede alle de tal, rouletten standsede på, og spillede efter disse beregninger.

Søndag.

Dagens program som hver dag er opslået i hotelles hall lød således: 9,45 afgang til akvariet, 12,00 garden trækker op, 14,30 den eksotiske have.

Vi beser akvariet, som er noget større end det i Charlottenlund med flere arter. Akvariet er i kælderen, i stuen er malerisamling og på 1. og 2. sal nordisk og grønlandsk udstilling.

Derefter gik vi til fyrstens palæ, og så garden trække op. Garden eller rettere sagt hele Monacos hær, består af 75 mand. Slottet ligger højt oppe på en halvø ud i havet; på vejen ned var vi i torvehallen, de handler selv om det er søndag.

Den eksotiske have har mange pragtfulde og fremmedartede planter.

Derefter var vi på besøg i fyrstens palæ. Vi kom først ind i et kapel, der benyttedes af slottet, og det er restaureret i 1815; alt var marmor, og malerierne iluderede fuldstændig som relieffer.

Mandag.

Der holdes majdag, et orkester på 25 mand går rundt i gaderne og spiller. Vi går på loppetov og ser på den livlige handel. Der handles i mange gader og på mange torve.

Kl. 13,00 tager vi med toget til Nice, går rundt og ser på den gamle by, og derefter til stranden. Det er kun togene, der kører, al anden trafik holder majdag.

Tirsdag.

Heldagstur med bus. Vi kørte langs Middelhavets tre veje. Vi kører op på den øverste Grande Cornis i 1000 m højde og ser op på Monacos radiomast, der står 1200 m oppe.

Vi nød udsigten ud over Middelhavet og ud over ruinerne af den gamle romerske by Exe og resterne af gamle romerveje. Der er 35 graders varme, og vi ser op på de 3000 m høje sydalpene snedækte toppe.

Kørte igennem Nice langs med flyvepladsen, over Waerfloden, gennem Cannie, malernes by, holder i Vence, en gammel romersk by med keramikfabrikker, og vi køber keramik, videre gennem landsbyen Sct. Poul, der har mange bygninger fra det niende århundrede.

Så snoede vi os op igen i 900 m højde til byen Gaurdon, en gammel bjergby fra det 13. århundrede med et gammelt slot bygget af Sarasenerne i det 8. århundrede, en munk viste os rundt og fortalte os slottets historie.

Derefter kom vi til Grace. Vi kørte 200 km skiftevis oppe i 1200 m højde og nede i dalen, og var i Monte Carlo igen kl. 19,30.

Onsdag.

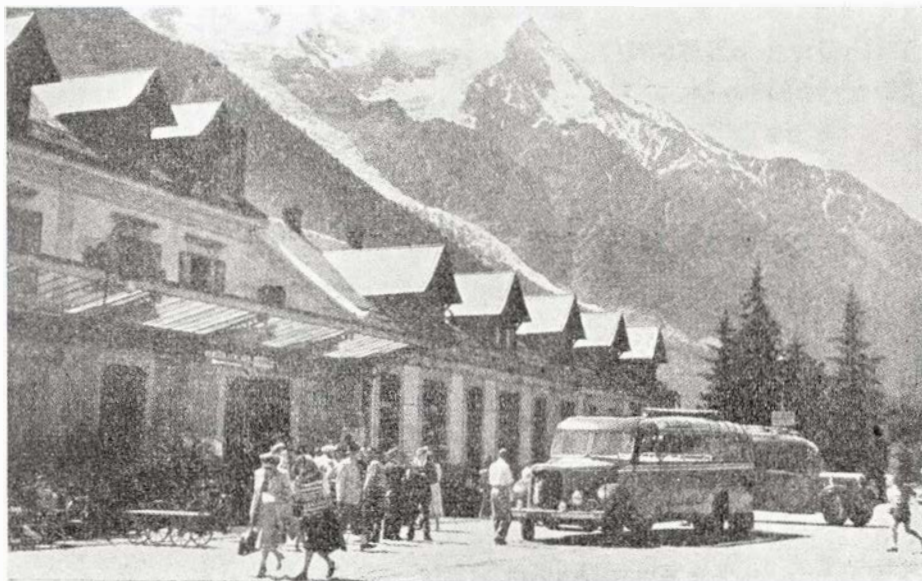
Formiddagen fri til at gå rundt i byen. Kl. 14,00 tager vi med bus til Menton. Vi fik tilladelse til at gå et trip over den italienske grænse.

Torsdag.

Vi forlader lilliputstaden Monaco, solskinslandet med sine 100 store hoteller, der har plads til 40.000 gæster. Klokken 7,30 er bussen køreklar, og vi begynder på de 300 km langs Middelhavet til Marseille. Vi passerer Nice og Cannes.

Imellem Trayas og Agay er klipperne røde, det ser smukt ud.

I Sct. Raphael holdt vi et kvarter, chaufføren skulle hvile. Klokken 12,00 er vi i La Lavandou; kl. 13,45 kører vi videre, passerer Toulon og Bonold.



Chamonix ved foden af Mont Blanc.

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

Esbjerg

Olie - Drivremme - Maskinpakninger - Maskinfedt - Tvist - Ventilator

½ Rødgaards Importforretning

Teknisk Mejeri- og Maskinforretning

ESBJERG - TLF. 146

Dansk Andels Smøreksporthforening

Esbjerg

J. Lauritzens Eftf. Mæglerforretning

Havnegade 61
Esbjerg . Tlf. 3—3005

Martin Billeschou

Grav-Monumenter
Stormgade 59
Esbjerg . Tlf. 838

Drik

Fabriken »KOSMOS« Mineralvande

Esbjerg . Tlf. 196

E. F. ESMANN ½

Esbjerg

SANIT

v. Eske Petersen
• Centralvarme - Vand - Gas - Sanitet - Blikkenslagerarbejde
Strandbygade 23
Esbjerg . Tlf. 1765

L. Pedersen & H. Christensen

Murermestre
Udfører Arbejder for DSB
Gormsgade 26
Esbjerg . Tlf. 3707 - 1211

B. E. Lausten

Bagermesteren med de lækre Kager, Stænger og Fødselsdagskringler.
Leverandør til DSB
Esbjerg, Kronprinsensgade 48, Tlf. 2576

Kolding

P. Madsens Maskinfabrik ½

Halmpresseren Roland
Nr. Bjært . Tlf. Nr. Bjært 25
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

Sydjysk Vulkaniseringsanstalt

H. Thomsen - Lev. til DSB
Forsaaling af Læderfodtøj med Gummisaaler Pris 3,50—7,00 Kr.
Kolding . Sydbanegade 1-3 . Tlf. 1045

Fabriken »RITA«

v. Hansen & Hofman
Frisør- Parfumeri- og Vaskeri- artikler.
Langaa . Tlf. 28

Haderslev

Karl Juhl

Glarimesterforretning
Udfører Arbejder for DSB
Storegade 37
Haderslev . Tlf. 23365

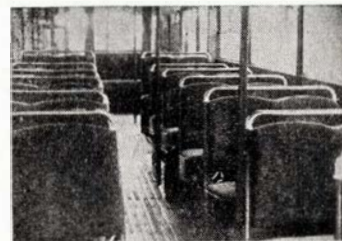
Paul Christiansen & Søn

Bygningsartikler
Leverandør til DSB
Haderslev . Ny Allégade 2-4
Tlf. 23570

V. Andersen & K. Pedersen

Ingeniør & Entreprenørfirma
Haderslev . Aastrupevej 7
Tlf. 21116

Haderslev



Johs. Lorenzen

Sadelmagerværksted
Automobil- og Møbelpolstring
Leverandør til DSB

HADERSLEV - TORVET 4
Tlf. 22546

Fredsted Teglværk

Haderslev

Tlf. Haderslev 21076

N. Jürgensen's Byggeforretning

Murer - Tømrer - Snedker - Entrepricer

Udfører Arbejder for DSB

Laur. Skaugade 40
Haderslev . Tlf. 22850



BATTERI-VÆRKSTEDET

Magnus Poulsen — Ladestation

Batterier udlejes.
Lager af Reservedele
Nye Batterier i alle Størrelser.
Leverandør til DSB

Haderslev . Lavgade 12 . Tlf. 23007

Marseille er en by på 500.000 indbyggere og er meget sydlansk præget, masser af mennesker på gaderne, af alle farver og racer. Vi blev kørt en rundtur i byen, og derefter kunne vi selv foretage spadsere-ture på egen hånd.

Vort tog til Paris afgik kl. 19,25 og kørte 900 km om natten.

Fredag.

Klokken 7,40 var vi i Paris, en bus kørte os til vort hotel »Richmond« på Rue du Helder. En stor bus kørte rundtur med os i Paris.

Eftermiddagen var fri til private ture og besøg i forretninger. Vi var på besøg i Eifeltårnet. Derefter gik nogle i operaen, andre i Casino de Paris og nogle tog på naturt i Paris.

Lørdag.

Vi forlader Paris, der med forstæder har 8 mill. indbyggere. Der er livligt hele døg-

net. Frankrig har ingen lukkelov, færdselen på boulevarderne er et virvar med indtil 8 rækker biler i hver retning, dirigeret af voldsomt gestikulerende færdselsbetjente. Der findes ingen sporvogne, busserne og metroen besørger al offentlig trafik.

Metroens vogne har kun 8 siddepladser, en ved hvert vindue, og godt 100 ståpladser, vognene er gamle og snavsede. Det er typisk for Frankrig, at det er småt med vedligeholdelse.

Frankrig har højekørsel, men jernbanerne har venstre kørsel, hvorfor kunne jeg ikke få oplyst.

Vi holder første gang i Reims og ser domkirken i det fjerne, holder i Charleville, kører samme vej ud, kører over Sedan, Cavignan, Montmedy, Longuyon og Longvy, den franske grænse og er ved Rodan og Wasserbillig er er nu inde i Luxembourg, kører igennem landet og er i Igel ved den tyske grænse kl. 16,30.

Toldeftersynet er hurtigt overstået, og vi fortsætter fra Igel kl. 17,23. Vi kører i Moseldalen, kører over Mosel-floden 5 gange. Der er vinbjerger på begge sider, vi kører imellem vinbjerger i flere timer, passerer Trier, Ehrang, Wengerohr og Bullay.

Søndag morgen kl. 7,00 er vi i Hamborg, kl. 9,00 kører vi over Kielerkanalen og er snart i Flensburg.

I Flensburg forlod vi sovevognen og fik anvist plads i en tysk kombineret I. og II. klasses vogn, som vi kørte i til København, en stor opmærksomhed fra tyskerne side, da vi havde billet til 3. klasse på denne strækning.

Rejsen havde været godt tilrettelagt, det måtte vi takke hr. Jørgensen for, men at hele turen var foregået uden nogle forsinkelser eller fejltagelser, det måtte vi takke rejselederen, hr. Graves Christensen, for.

C. A. Lønskov.



10 år ved jernbanen.

I vort rundspørge denne gang har jeg truffet en banenæstformand, der har været ansat i 10 år, nemlig Poul Rasmussen, tidligere Nørrebro, men nu er forflyttet til kol. 79 Flakkebjerg.

— Hvornår er du født, og hvornår er du ansat?

— Jeg er født d» 3. februar 1916 i et lille ledvogterhus nr. 18 — mellem Nyk. F. og Væggerlose. Nu er overkørslen nedlagt, det ligger så øde og trist, som man slet ikke kan tænke sig. Det kan slet ikke beskrives, det skal ses. Jeg blev antaget som aspirant den 1. april 1940, ved kol. 96 i Gedser, og d. 1. april 1942 blev jeg ansat som banearbejder samme sted.

— Hvad var du før du kom til DSB?

— I mine drengear boede jeg i Nyk. F., hvor min far var banearbejder, og her har jeg gået i skole og er også konfirmeret her. Jeg havde byplads hos en isenkræmmer fra jeg var ti år. Da jeg var konfirmeret, kom jeg i gartnerlære, men det gik ikke så godt. Så fik jeg lov af min far til at holde op. Derefter blev jeg »svajere«, arbejdsdreng og som ganske ung kom jeg så ind som ekstrararbejder ved kol. 93 Nyk. F.



Banenæstfmd. Poul Rasmussen.

under banefmd. Bertel Jensen, nuværende obfmd. ved kol. 1 Kh. Må jeg med det samme sige, at for mig vil Bertel Jensen

altid stå som idealet af et mandfolk og en jernbanemand. Var der blot nogle flere af hans slags. Det var en mand, man så op til og respekterede som overordnet.

— Hvorfor søgte du DSB og hvorfor netop til banetjenesten?

— Ja, hvorfor søgte jeg DSB? Jeg vil mene, at det er fordi jeg næsten er født på jernbanen og har set og levet med jernbanen al den tid, jeg har levet, — og hvorfor til banetjenesten? Ja, undskyld jeg siger det, men det er vist kun en fra trafikken, der kan spørge sådan. Er du da ikke klar over, at det er den vigtigste gren inden for DSB? Hvad ville I køre på, såfremt I ikke havde os? Ja, undskyld, nu er det jo mig, der spørger. Og forøvrigt er der vist ingen, der een gang har været med til at bakke med skinner og spor-skifter, der ikke føler sig stolte af sit arbejde, når det er udført med den nøjagtighed og akkuratse, som det skal være ved banetjenesten. I særlig grad når arbejdet går let fra hånden, uden at forsinke toggangen, for det er jo en hel forbrydelse nu for tiden, hvis ikke vi er færdig i rette tid. Ganske vist får vi hverken ros eller blomster. Det forlanges heller ikke, men man har da lov at være stolt af det— altså sådan for sig selv.

— Hvordan klarede du din eksamen, for du har da taget eksamen — ikke sandt?

— Næstformandseksamen klarede jeg sådan nogenlunde, det kunne nok have været bedre, men det gik da.

— Jeg mener ikke denne eksamen er særlig vanskelig, idet den afholdes, medens vi er forholdsvis unge. Jeg tror nok, at i den første tid af jernbaneskolens historie,

Sjælland

Holløse Mølle

E. Buhl

Korn og Foderstoffer

Holløse pr. Herlufmagle
Tlf. Skelby 14-15

Peter Nielsen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Aakjærsgade 4
Slagelse . Tlf. 1675

Munch's Maskinsnedkeri og Møbelfabrik

Østerbro 11
Slagelse . Tlf. 1929

Andelsmejeriet »Landsogn«

Kun 1. Kl. Mejeriprodukter
Slagelse . Tlf. 1636

Sv. Bosin, Elektromekanisk Etablissement

Slagelse . Tlf. 748

Købmand

Chr. F. Helgestrup

Laveskov pr. Nivaa
Tlf. Nivaa 4

G. Nordlunde's Bogtrykkeri

Osw. Terkelsen
Slotsgade 3
Hillerød . Tlf. 175

A. Jørgensen

Vulkanisering - Paalægning af
Slidbaner
Udfører Arbejder for
DSB Rutebilsdrift.

Skelskør . Heilmannsvej 12 . Tlf. 264

Villy Nielsen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Korsør . Nyvej 3 . Tlf. 941

Lolland-Falster

Otto Nilsen

Planteskole . Frugtplantage

Anbefaler sig med
1. Kl. Planteskoleartikler

Guldborghave . Guldborg L.
Tlf. Guldborg 7

Maribo Elektro Service

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

Odense

»GOURMET«

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

Den cooperative Malerforretning

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

Aksel Lykke Jørgensen

Landsretssagfører
Frits Steffensens Eftf.
Odense . Vestergade 62
Tlf. 1428

Andersen & Holst

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

De bor og spiser godt og billigt paa Afholdshotellet Korsør

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

Jylland

Videbæk Savværk

Rich. Andersen

Fabrikation af Snehegn

Leverandør til DSB

Videbæk . Tlf. Videbæk 108

Thyborøn Fiskeauktion

v/ Alb. Steen

Thyborøn Havn
Tlf. 57

Skaarup og Salskov

Indehaver J. Salskov
Maskinværksted

Thyborøn Havn . Tlf. 61

Chr. Christensen

Murermester
Udfører Arbejder for V.L.T.J.
Lemvig . Lindevej 4 . Tlf. 329

Hans Sørensens Maskinfabrik

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

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilsbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

hvor deltagerne var mellem 40—50 år, tror jeg ikke, det har været så let for dem, at komme på skolebænken i den alder.

— Mener du, der er noget ved jeres eksamen, du kunne tænke dig anderledes?

— Der var jo nok noget, som jeg kunne tænke mig anderledes, men det vil jeg slet ikke komme ind på her, — og det vil sikkert ikke hjælpe alligevel.

— Kunne du tænke dig at være blevet på Nørrebro, — eller har du andre planer?

— Jo, jeg var glad for at være på Nørrebro station, der blev jeg næstformand den 1. april 1944, og der er gode arbejdsforhold og et alsidigt arbejdsfelt. I de 6 år jeg var der, lærte jeg mange ting, som jeg håber vil være mig til gavn senere i livet. Bl. a. var jeg så heldig at være med, da DSB overtog Slangerupbanen. Jeg var arbejdsleder under 5. anlægsområde og har ledet sporforstærkningen fra Buddinge til Farum, ialt 16 km. Det var min hidtil bedste tid indenfor jernbanen, og jeg må måske have lov at sige, at under afdelingsingeniør Rasmussen, 5. anlægsområde, havde jeg en meget lærerig tid i de 11 måneder jeg var under afdelingsingeniøren, der er en meget forstående mand, — en mand, der skaber arbejdsglæde og til-

fredshed hos dem, der arbejder under hans ledelse. Med sådan en chef går man altid til opgaverne med godt humør. Jeg tør godt sige, at det samarbejde, der i den periode blev udvist, og hvor teori og praksis lå hinanden så nær, desværre ikke er tilstede alle steder. Angående mine fremtidsplaner, kan jeg ikke godt svare dig. Den 1. maj 1950 blev jeg forflyttet her til kol. 79 Flakkebjerg, på grund af en tjenesteforhøjelse, og der er en overbanemester, der trøster mig med, at det tager 15 år at få syndsforladelse, så jeg har endnu 13 år at gå og spekulere, men jeg håber da, at jeg engang kan nå at blive baneformand — jeg har ikke helt opgivet håbet endnu.

— Hvordan var forholdene på Nø. og så her i Flakkebjerg?

— Forholdene på Nø. var aldeles upåklagelige, bedre sted at arbejde, tror jeg næppe der findes, nu kan jeg jo tale med om det, da jeg nu er i en landkolonne. Men du må da endelig ikke tro, at forholdene her ikke er gode, jo absolut, — men jeg ved ikke, om du forstår mig rigtigt, der er jo meget stor forskel på Nø. og Flakkebjerg, der vil altid være forskel på en landkolonne og en bykolonne.

— Deltager du i studiekreds?

— Nej.

— Er du interesseret i organisationsarbejde?

— Ja, i høj grad, jeg følger organisationsarbejdet gennem »Jernbanetidende« og kvartalsberetningerne. På Nørrebro var jeg gruppeformand i 2 år, og jeg har været på tillidsmandskursus i Karlslunde. Men hernede på landet må vi jo nøjes med at læse om organisation. Her læser vi ret ofte om de velfærdsforanstaltninger, der bliver vedtaget, men vi mærker bare aldrig noget til dem.

— Har du ellers nogen hobby i din fritid?

— Jeg har spillet fodbold og håndbold, men det findes der ikke her, så det har jeg måttet lægge på hylden foreløbig, for lysten til at dyrke sport er stadig lige stor, men nu er jeg jo lige 36 år i dag, så man må vel regne sig for at høre til de halvgamle rækker, men man kunne jo søge om optagelse i hjemmeværnets jernbanekompani, men det kan vel ikke kaldes for en hobby. Det ville ellers være dejligt om der var så megen fred i verden, så det kunne dyrkes blot som hobby.

Harald.



Ankomsten.

Fuldmægtig Carlsen fortsætter fortællingen om sin første udenlandsrejse.

Der var ingen fejltagelse mulig. Det var virkelig Paris, vi kørte ind til. Eiffeltårnets over hele verden kendte silhouet viste det tydeligt. Men, alligevel — var det Paris? Dette sammensurium af mørke, grimme huse, der var så snavsede og forfaldne, at man skulle tro det umuligt, og det skinnende hvide tempel, som ragede op over det hele med kuppel og høje slanke tårne, ledte tanken mod Konstantinopel eller en anden halvorientalsk by, hvor også de skidengrån oplejede huse syntes at høre hjemme.

Vi følte os uvilkårligt grebne af en dyb skuffelse. Så den virkelig sådan ud, den

by vi havde forestillet os som et stort, lyst, strålende skønhedstempel? Vi kunne jo ikke vide, at vi kun havde udsigt til bagsiden af det mest snavsede og triste kvarter af byen og tænkte ikke på, at et århundredes naboskab til en meget stærkt trafikeret jernbane med stor banegård i damplokos blomstringstid nok skal sætte sit præg på alt. Jo nærmere vi kom, jo mere røgsværtet blev det for til sidst at kulminere i selve Nordbanegården, der måske i sin tid har været en meget smuk bygning, som nu kun var iøjnefaldende på grund af de over al beskrivelse tilrogede mure. — Hvor er vor egen hovedbanegård i København dog ren, lys og festlig i sammenligning.

Gennem et forfærdeligt virvar af mennesker og bagage, råben og skrigen kom vi endelig ud på gaden. Amerikanerinden

fulgte med os. Hun havde i toget foreslået, at vi skulle »gøre« byen sammen, og ved tanken om hendes chekhefte med de utallige dollars var jeg ikke tilbøjelig til at gå ind på forslaget, men Ellen hviskede til mig: »Ikke på noget som helst vilkår vil vi have hende på slæbetov.« Altså kunne dette ikke lade sig gøre. Men da hun var meget rådvild med hensyn til, hvorledes hun skulle komme til et rejsebureau, som skulle ordne hendes ophold i Paris, havde vi lovet at tage hende med i en taxa og lade denne køre om ad rejsebureauet på vejen til vort hotel. Det ville ganske vist blive så meget længere for os som fra banegården til bureauet, men det mente vi selvfølgelig, hun betalte, og tiden spillede ingen rolle.

Straks vi kom ud af toget, var vi blevet omringet af en sværm dragere, eller noget tilsvarende såvidt vi kunne skønne, de var klædt i blå bluser med metalnumre på brystet og forøvrigt nogle frække utiltalende fyre, som med vold og magt ville tage sig af vor bagage. Vi reddede både os selv og bagagen ud fra banegården, men da vi stod der for at vente på en taxa, var hele bundtet over os igen. De ville skaffe os en vogn, så vidt jeg kunne forstå af deres rivende ordstrøm, og da jeg ikke protesterede mod dette, kørte der straks en bil ind til fortovet, og en af ban-

K Ø B E N H A V N

Varmtvandsbeholdere
med Forvarmere
Evaporatorer
Modstrømsvandvarmere

A J V A $\frac{A}{S}$

Sydmarken 22-26 . Søborg
Tlf. Søborg 3801 - 5919

Dansk Frøavls Kompagni og Markfrøkontoret (Trifolium) $\frac{A}{S}$

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

D. K. F.

Tårnby Kommune

Forretningsadresser:

Aages Jernhandel

Gl. Køgevej 223 . Telf. Hvidovre 788
Dagmargade 9 . Telf. Taga 9478
Bryggens Jernhandel . Kalvebod Brygge 45
Gl. Jern og Metal . Brugte Maskiner samt hele
Fabriksanlæg til Nedbrydning købes . Brugs-
jern sælges.

Byen 4868

I. V. Nielsen-Røjkammer

I. f. Foght.

77, raadhusplads
københavn v
tlf. c. 12108

TH. ERRITZØE

International Spedition

Amaliegade 41
C. 13108

H. OTZEN

Ingeniør . Entreprenør
Lyngbyvej 267 A
Hellerup . Tlf. Gentofte 4385

F. C. Bentzon & Co. $\frac{A}{S}$

Grundlagt 1870
Toldklarering - Spedition
Dampfærgevej 3
Frihavnen Ø . Central 8354

Knud Sørensen

Gl. Strand Fisketransport
Naboløs 2
Tlf. Byen 2250

L. C. Glad & Co. $\frac{A}{S}$

Første danske Fabrik
for mineralske Smøreløier.

København K . Grundlagt 1880

I. B. SCHILDER

Skrædderetablisement

UNIFORMER

Nørregade 7 . Tlf. C. 2058
København K.

Repræsent. for belgiske Værker

Aktieselskabet

Jern & Staal Import Kompagniet

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

Nybrogade 26
København K . Ctr. 3247 - 10049

Jens Juhl's Savværk

KOLDING - TLF. 492

FRØCONTORET

(for undersøgt Markfrø)

Kolding - Tlf. 43-313 - Rigstelefon 15

Danske Landboforeningers Frøforsyning

ROSILDE

$\frac{A}{S}$ SANO

Hedehusene - Tlf. 400

H. C. Andersen & H. Brammer

Ingeniører & Entreprenører

Lyngby . Ulrikkenborgallé 31 . Telefon Lyngby 2472

ditterne greb med et snuptag vor store kuffert, smed den op på taget af bilen og krævede omgående drikkepenge. Jeg var nærmest til sinds ikke at give ham noget, men da chaufføren ganske tydeligt ventede på, at jeg skulle betale manden, stak jeg ham en seddel svarende til en krone for ikke at få mere vrøvl. Men havde jeg troet at stille manden tilfreds tog jeg stort fejl, med yderst fortørnet blik og minner lod han en sådan strøm af skældsord hagle ned over os, så jeg aldrig har hørt noget lignende. Nå, det kunne nu være ret ligegyldigt, hvad han sagde, for vi forstod ikke noget af det, og chaufføren har åbenbart ment, det kunne være tilstrækkeligt, for han kørte med os og lod manden stå og bruge mund.

Forst efter at vi havde begyndt at køre, opdagede jeg, at det ikke var en rigtig taxa, den havde intet taxameter, og var med det samme klar over, at vi skulle »tages«. Efter få minutters kørsel holdt vi foran rejsebureauet. Vi steg ud alle tre, og for en sikkerheds skyld reddede jeg kufferten ned fra taget, inden jeg gjorde mine til at betale. Chaufføren forlangte et beløb, som jeg uden at kende noget til priserne kunne sige mig selv var ganske urimeligt. Jeg protesterede, men han holdt stjelt og fornærmet på sit. Så fandt jeg på en krigslist. Jeg forklarede ham så godt som muligt, at det kun var den ene dame, som skulle af her, jeg ville betale for nu, at vi andre ønskede at blive kørt til vort hotel, og ønskede at vide prisen derfor. Han blev straks mild igen, nævnte prisen for at køre til hotellet og ville nøjes med en langt mindre sum for kørselen hertil. Dette beløb gav jeg ham, sagde farvel og gik ind på fortovet. Men havde dragernes ordflorem forbavset os, var det nu ganske chokerende at høre, som han kunne skælde, smælde og true, han var mildest talt rasende, og jeg var forberedt på det værste, i særdeleshed da der dukkede en betjent op. Men betjenten gjorde bare en bevægelse med sin hvide stav, og som et lyn for chaufføren ind i sin vogn og forsvandt, han var åbenbart på ulovlige veje og havde ikke lov til at agere taxa.

Det var chaufføren. Så var der »dollarprinsessen«, det var jo hende, der skulle betale for kørselen dertil. Men da jeg bad hende om pengene, lod hun fuldstændig uforstående, vi skulle jo alligevel have en vogn, så hun mente ikke, at hun burde betale noget. Da jeg så forklarede hende, at vi kun for hendes skyld var kørt denne vej, og at vi stadig havde lige langt til vort hotel, foreslog hun, at hun betalte en trediedel af beløbet, vi var jo tre personer. Og først da jeg derefter meget tydeligt gjorde hende opmærksom på, at det ikke var meningen, vi ville betale for at

gøre hende en tjeneste, strakte hun sig til at betale halvdelen. Hun forstod i sandhed at holde på sine dollars. Vi gad ikke parlamentere mere med hende, sagde så høfligt som muligt farvel, prajede en af de utallige taxabiler, der kørte forbi og lod os køre til hotellet.

Det var et ganske andet Paris, vi på denne køretur stiftede bekendtskab med, end det, vi havde set fra banen. Chaufføren var oven i købet en mand, der forstod at betjene turister. Til trods for, at han i den overvældende stærke trafik kørte som lyn og torden, fortalte han os, hvad vi så af monumentale bygningsværker. Vi kørte lige gennem byens hjerte forbi Madeleine kirken, Operaen, Theatre Francais, Louvre og justitspaladset ad store boulevarder og brede smukke gader, og vi begyndte at forstå, at Paris alligevel måtte være en skøn stad.

Da vi kom til hotellet, viste taxametret et beløb, der kun var en tiendedel af det, den anden chauffør havde forlangt, skønt den sidste køretur havde været meget længere. Så blev vi så kloge. Det var ikke dyrt at køre i taxa, men der fandtes andre biler, som levede af at tage ublu priser af turisterne.

lady.

Silhouet XXV.

Han er assistent, 35 år, så han bliver snart overassistent. Han er i det daglige akkurat ligesom andre mennesker, flink, hjælpsom, rar og gemytlig, han snakker gerne med venner, bekendte og andre, når lejlighed gives. Det vil sige, sådan er han uden for tjenesten og overfor dem, han arbejder sammen med på det ekspeditions-kontor, hvor han har sit arbejde. Men overfor kunder og andre uden for kontorets skranke er han en hel anden. Han er fåmælt, svarer så vidt muligt kun med enstavelsesord, overlegen og nedladende, høflig og velvillig, men det er den slags høflighed og velvilje, der tydelig siger: »Rejs ad helvede til, du keder mig grusomt, og det er noget forbandet dumt sludder, du kommer med.« Man har desuden en følelse af, at det er ham en overvindelse at tale med en. Til trods for at det netop er hans arbejde at tale med folk, er han sådan mod alle, som kommer på kontoret, selv om hans bedste ven, han lige har spist frokost sammen med, har ærinde på kontoret og henvender sig til ham, får han samme behandlingsmåde. Det er sådan et bureauvæsen, han har lagt sig til. — Når man læser om ham, vil man synes, han er en underlig en, men han er typisk og uhyre almindelig.

X.

Gods kan forsinkes på følgende måde

Efter forlydende, og pålidelig kilde, indleverede en kunde 1 ks. frugt på en DSB st. på Sjælland, frugten skulle afsendes til Bonderup st. på Ålborg—Fjerritslev-banen, men den tjenestgørende på stationen, lod bemærke, at der var ingen ekspedition på Bonderup st. og foreslog, at sende det til Thisted st. som var nærmeste, og der er ca. 12 km mellem disse to punkter, kan man forstå, at en jernbanemand kan være så uvidende. Frugten bliver mindst 2 døgn forsinket, og 2 kr. dyrere i fragt, (mon vedkommende mand kan blive underrettet? Send ham bladet.)

H.

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.

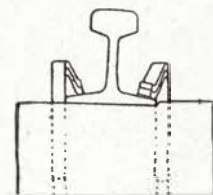
BRUGT SKINDTØJ

Uniformsgenstande
og Støvler købes.

Ride- Motor- Knallert- og Udstyrsmagasinet

Nørre Voldgade 42 - Telf. Palæ 7867

Fjederspigre



Elastic Rail Spike

Company Limited,
LONDON

Repræsentant for Danmark:

Civilingeniør

Aage Christensen

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

RIBE - storkenes by

Tekst og foto: Onkel Christian

Hold ferie i — Ribe for eksempel.

De indfødte påstår, at ikke alene er Ribe landets ældste by, men den er tillige så gammel, at man slet ikke kan tidsfæste dens første begyndelse. At den er gammel kan ingen, der har besøgt den, være i tvivl om. I Ribe findes et utal af gamle, ældgamle huse. At de har kunnet bevares så længe, skyldes nok ikke mindst den omstændighed, at hele den moderne udvikling tildels er gået udenom byen.

I dag betyder Ribe intet bymæssigt set, men dengang den havde sin storhedstid, var både København, Århus og Ålborg kun lidt eller intet, og nu kan man vel uden overdivelse sige, at det er omvendt.

Enten man interesserer sig for historie eller ej, kan man nok få nogle timer til at gå i Ribe.

Naturligvis findes der gamle bygninger i andre byer, hvis oprindelse går langt tilbage i tiden, men der er nu noget særligt over Ribe og dets gamle bygninger. Det er næsten som om tiden helt har stået stille her mellem de gamle frønnede huse med de mosgroede tage, hvor storkerederne mange steder knejser ovenover.

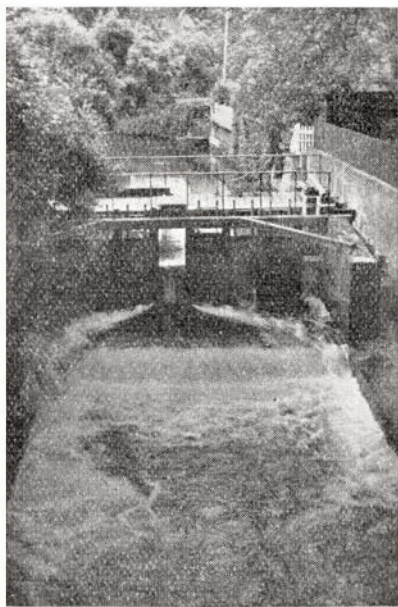
At gå en tur rundt i Ribes gader og betragte de gamle huse er som at vende tilbage til fortiden. Det er selvfølgelig meget interessant at besøge »Den gamle By i Århus«, men der mangler alligevel noget der. Der er ikke spor af liv, alt ser så dødt og ubrugt ud. Selvom det er moderne mennesker, der bor i Ribe, tager de ikke det forhistoriske præg af byen. Banegården ligger smukt for enden af Døgmarsgade og Nikolajgade. Når man fra banegården går ned ad Døgmarsgade, kommer man først til broen, der fører over Ribe å. Fra Døgmarbroen er der skont henover åen. Man kan også gå ad Nikolajgade og om til Skibbroen, hvor den berømte stormflodssøjle fortæller en om, hvor højt vandet har stået op, de gange, der har været stormflod. Der er nok en del ældre, der endnu kan mindes den sidste 1911. I 1912 fuldfortes havdiget, der satte et endeligt punktum for de hjemsoelser, som stormfloderne var.

Vi vandrer videre i udkanten af byen og kommer om til slotsbanken, der ligger omgivet af voldgrave, som den har ligget i hundreder år. Her var det ifølge Saxo

Grammaticus, at ridderne trådte dansen, når de hvilede ovenpå laurbærrerne.

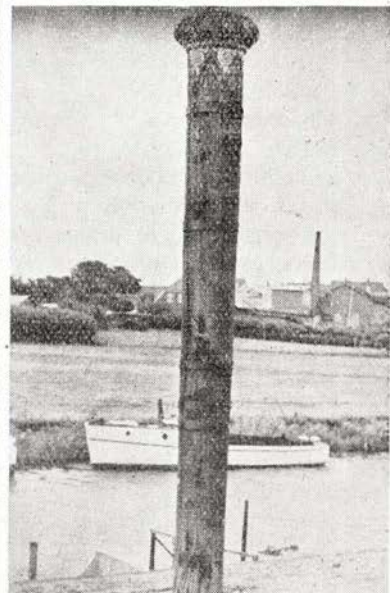
Og her var det også ifølge historien, at Valdemar Sejrs blide dronning Dagmar, blev modtaget, da hun fra Böhmerland var draget til Danmark for at blive dronning »goden bonde til lise«, som skrevet står i folkevisen. Stadigvæk ifølge historien bygget over gamle sagn og folkeviser døde hun også her i Ribe. Her på slotsbanken kan man endnu se hende komme sejlen i sin båd ind mod stranden, hvor kong Volmer ventede hende utålmodigt. Statuen er lavet af billedhuggerinden Anna Marie Carl Nielsen.

Vi går atter ind i byen på jagt efter storkereder. Det lyder måske lidt underligt med at gå på jagt efter storke i storkenes by men ak og ve også storkene er ved at svigte Ribe, uvist af hvilken grund. Der er ikke blot mange gamle huse i gamle, smalle og krogede gader, der passer bedst til skrumplende vogne med studeforspand, men der er også mange gadenavne, der er ejendommelige, for eksempel alle slipperne. — Smalleslippe, Skomagerslippe, Mellemslippe og Budeslippe. Af gamle huse er der, som allerede bemærket et utal. Som et af de ældste kan nævnes rådhuset og så naturligvis domkirken. Af andre gamle og kendte bygninger er der den, hvor Weis stue findes, den gamle latinskole på hvis mur findes en mindeplade over en af de berømteste elever fra tidligere tid, Peder Palladius. Lige overfor



En gammel vandmølleluse.
Dr. Døgmar's mindesmærke på
slotsbanken.

En af de bebøede storkereder.
Stationen set fra Døgmarsgade.
Vandflodssøjlen



latinskolen finder vi Hans Tavsens hus, der er en rest af den gamle bispegård og hvori findes provinsens ældste museum. I den lange række af disse gamle huse skal lige nævnes Maren Spliids hus. Maren Spliid blev jo i 1641, som den lede heks hun mentes at være, brændt imellem galbakkerne ved Ribe.

Ribe har jo fra gammel tid haft ry for at være et strengt sted, hvem husker ikke ordene: »Tak du Gud, min Søn, at du ikke kom for Ribe ret, sagde kællingen, hun så sin søn hænge i Varde galge.«

Hvis man altså har lyst til at fordybe sig lidt i fortiden og samtidig vil benytte

lejligheden til at slappe af i denne trafikens og rastløshedens enerverende tid, så tag til Ribe, for som det er sagt så smukt i en brochure — skønt antallet af storke desværre er dalet betydeligt gennem de senere år, er storkene alligevel en af Ribes gode turistattraktioner, lige så sikre på turisternes interesse som den gamle vægter Mads Madsen, når han i sommermånederne går sin tur gennem byen iført vægterkappe, forsynet med morgenstjerne og lygte, syngende de gamle vægtervers med sin smukke stemme, der er kendt over det meste af landet fra de år han var en yndet folkesanger. Mads Vægter er

en gestus, som turistforeningen ofrer på sommerens turistliv, men han bidrager til levende at genkalde den gamle stemning over Ribe, når mørket sænker sig over byen og skaber den enestående belysning, som næppe findes andre steder i landet, det perlemorsagtige skær over domkirken, de lyse nætters glans over gamle tage og skyggers spil i det udskårne bygnings-tommer i de gamle ejendomme, alt det, der er gamle, skønne Ribe — og vi kan tilføje alt det, som det nok er værd at ofre nogle timer på at gå omkring og opleve.

Onkel Christian.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested

Tekst og foto: Ib V. Andersen.

Som det vil være læserne bekendt, blev Frederiksværkbanen på strækningen mellem Hillerød og Skævinge forlagt til en ny bane med en noget sydligere linieføring, og den nye strækning åbnedes for drift ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 14. maj 1950. Dermed var der sket en længe tiltrængt forbedring af banen, idet den gamle strækning, hvis stignings- og kurveforhold var meget dårlige, derved afløstes af en i de fleste henseender bedre bane med tilfredsstillende stignings- og kurveforhold.

Tanken om forlægning af Frederiksværkbanen opstod i årene lige for den sidste krig i forbindelse med anlæg af nye amtsveje. I et festskrift, banen udgav ved åbningen af den nye strækning, fortæller banens direktor, civilingeniør Kuhlman, at han en dag omtalte spørgsmålet om en forlægning af banen for banens kontorchef, som da udkastede den tanke, at benytte en del af den aldrig fuldførte midtsjællandske bane mellem Hillerød og Frederikssund på strækningen mellem Hillerød og Nørre Herlev og derfra at anlægge en ny bane til Skævinge. Direktøren mente, forslaget var alt for omfattende, men en nærmere undersøgelse gav til resultat, at forslaget ikke alene var gennemførligt, men også gav en fortrinlig løsning på hele spørgsmålet.

Gennemførelsen af projektet viste sig imidlertid at være en meget vanskelig opgave, først i 1943 kunne jordarbejdet påbegyndes, og da dette nærmede sig sin fuldførelse, opstod der meget alvorlige vanskeligheder med fremskaffelsen af de nødvendige skinner, som kun en meget energisk indsats fra direktørens side til sidst sikredes banen. Som følge heraf kun-

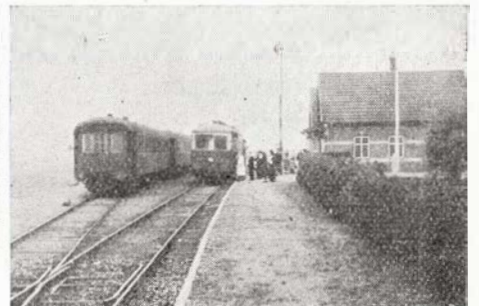
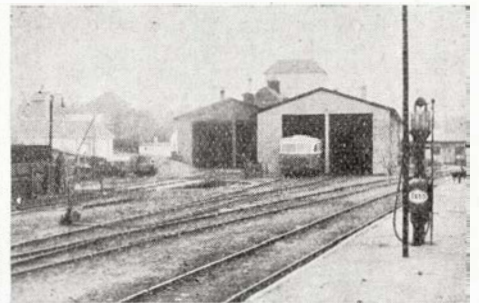
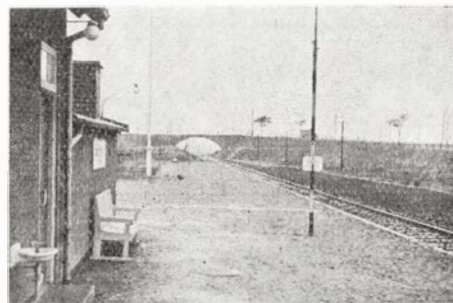
ne den nye strækning først tages i brug i 1950, 11 år efter at de første planer herom for første gang så dagens lys.

Den nye bane kan vist uden overdriivelse kaldes for Danmarks mest moderne privatbane. Alle skæringer med offentlige veje er således fort ud af niveau, de nye stationer i Nørre Herlev (Brødeskov) og Gørlose er som en del af banens øvrige stationer forsynet med daglyssignaler ligesom stationsbygningerne er nye og velindrettede. Stigningsforholdene på strækningen er de bedst mulige, nemlig maksimalt 6%, hvor den stærkeste stigning på den gamle bane var ikke mindre end 14,3% på forbindelsessporet mellem Hillerød

lokalstation og statsbanestationen. Dette har naturligvis haft en gunstig indflydelse på driften, idet man herefterdags er blevet i stand til at køre østgående godstog på op til 50 vogne helt igennem til Hillerød statsbanestation i stedet for som tidligere at skulle skille disse på Skævinge station, og derfra køre et stort godstog i 2 træk, hvilket gav 20 km ekstrakørsel.

Forlægningen af banen har hidtil kun kunnet tilfredsstillende banens ledelse i kraft af de mange fordele, der derved er blevet opnået, men den forbedring i banens i forvejen udmærkede driftsregnskab, som man også har tilstræbt, har dog endnu ladet vente på sig, og vil måske først slå igennem efter nogle års forløb.

Fra sommerkøreplanen 1952 indgår Frederiksværkbanen som et led i den nye hurtigrute København—Hillerød—Hundested—Grenå—Aalborg, og vi kommer til den tid med en reportage fra eventyrbyen Hundested.



Øverst tv.: Brødeskov station.
« th.: Hundested remise.
Nederst tv.: Gørlose station.
« th.: Ølsted station.

Ribe

Ribe Biografteater

Billetbestilling med fri
Notering Kl. 15-18

Ribe - Sct. Nicolaigade
Tlf. 27

Skal De købe Urremme —
da forlang altid

Naver eller Solo Urremme

Kvaliteten, der altid holder

RIBE URREMME- OG ETUIFABRIK
Ribe . Tangervej 27 . Tlf. 461-462

G. Husted Christensen

Ribe Stampemølle
Lev. til DSB

Ribe - Tlf. 20-320

D. Danielsen's Tømmerhandel

v/ Fr. Danielsen
Træløst - Tømmer - Brændsel
Lev. til DSB

RIBE - TLF. 51

C. Stenderup Jensen

Sadelmager og Møbelpolstrer
Møbler - Tæpper - Linoleum
Udfører Arbejder for DSB

Ribe - Grønnegade 14 - Tlf. 243

Ribe Boghandel

Mogens Koefoed
overfor Raadhuset . Tlf. 77
Leverandør til DSB

M. Lauridsen & Knudsen

Murermestre
Udfører Arbejder for DSB
Ribe Tlf. 193 - 230

Chr. Enevoldsen

aut. Installatør
Leverandør til DSB
Ribe . Tlf. 162

N. Korsgaard & Søn

Murermester - Tømrermester -
Maskinsnedkeri
Udfører Arbejder for DSB
Ribe - Saltgade - Tlf. 191-589

Esbjerg

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S
Leverandør til DSB
Kongensgade 69
Esbjerg . Tlf. 3040

A. E. C. og Scania Vabis Omnibusser

William Lindberg
Esbjerg . Strandbygade 94
Tlf. 1025-4125

Bramminge

Frederik Frederiksen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for DSB
Bramminge . Storegade 100 . Tlf. 98

H. LORENZ

Aut. Gas- og Vandmester
Varme - Vand - Sanitet og
Blikkenslagerarbejde
Udfører Arbejder for DSB
Bramminge . Storegade 66 . Tlf. 220

Vejen Automobillakereri

Malermester Hermann Hass
Udfører Arbejder for DSB Rutebildrift
Vejen . Borgergade 40 . Vejen 301

Bløchers Eftf.

Læderhandel — v. Friis Knudsen & Co.
Storegade 6
Haderslev . Tlf. 2009

EVA MARGARINE

Forlang den kendte Margarine fra
Toftlund Margarinefabrik

Emil Thiesen

Sadelmager & Møbelpolstrer
Udfører Arbejder for DSB
Tønder - Kogade 3



Kemisk Rensning og Farvning Garderobe Pressen

Poul Rod
Brønderslev . Gasværksallé
Telefon 148

Skive

Skive Jernhandel ½

Skive - Tlf. 1119-1165

Aage Selchaus Jernforretning ½

Skive

Fr. Klochs Liggistemagasin

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

Skive Markfrøkontor Akts.

Skive . Søndergade 2 . Tlf. 94

Ikast Vulkaniseringsanstalt

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

Aarhus

Køb

»ASRA« Lædervarer

Aarhus . Rymsgade 25

Aaby Tømmerhandel

v/ E. Løchte
Alle Arter Bygningsartikler

Kontor:
Aaboulevarden 43 . Tlf. Aarhus 3336
Lager: Gjellerupvej . Tlf. Aabyhøj 4

BLIKKENSLAGEREN

— det er Tlf. 6115

FAÇADEBOGSTAVER

— det er Tlf. 6115

REPARATIONER

— det er Tlf. 6115

Aarhus, Graven 3

Nicolin Hansen

Aut. Gas- og Vandmester
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 10454

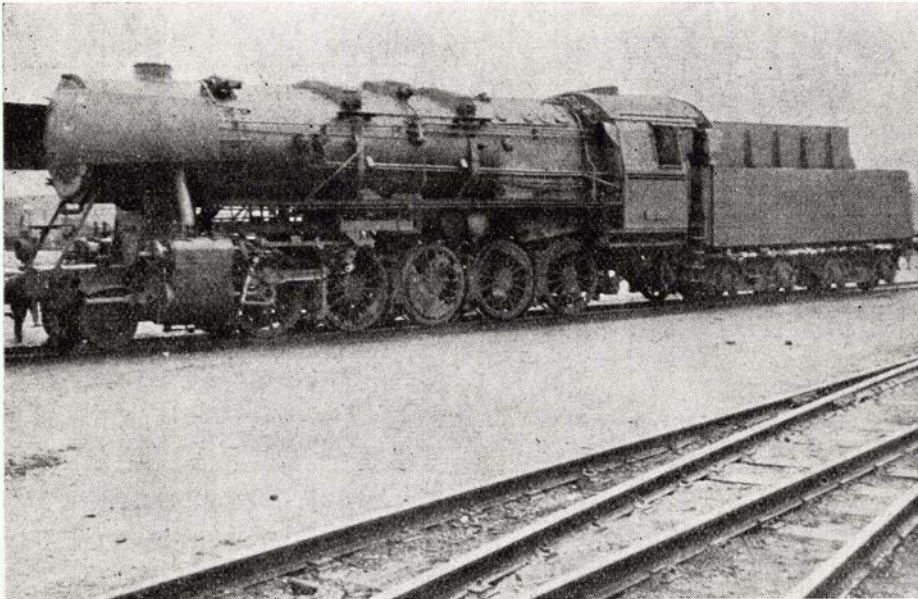
Aarhus

Galvaniserings Anstalt

Ove Sølvsten

Aarhus . Nørreport 20 . Tlf. 3216
Svarer 3216 ikke - ring så 7194

Nye DSB loko



Et af de belgiske loko ved ankomsten til Gb.

DSB kører i dag med loko, der er omkring 55 år gamle. Det er endda ikke længe siden, at en rangermaskine på 65 år stadig var i virksomhed. I virkeligheden er situationen for DSB, med hensyn til trækraft den, at hvis man ikke nu for nylig havde fået et tilbud fra Belgien på køb af 12 moderne maskiner til en forholdsvis billig pris, ville man have været nødt til at hutle sig igennem. Trafiken er steget i højere grad, end man havde ventet, og der er så stærk brug for loko, at man må holde maskinerne i brug helt op til 55 år, skønt et loko ellers anses for forældet, når det passerer 40 års alderen.

Det har ikke været vanskeligt at skaffe loko. I virkeligheden har mange lande tilbudt maskiner. Adskillige lande i Europa udvider deres elektriske net, og loko bliver derfor nytteløse. Gang efter gang sagde statsbanerne dog nej til tilbudene om at købe loko, dels fordi maskinerne var for dyre, dels fordi der skulle foretages store reparationer, før man kunne sætte dem ind i driften. Så kom tilbudet fra Belgien, og

det blev fundet så fordelagtigt, at DSB modtog det.

I begyndelsen af februar ankom de første af maskinerne til Centralværkstedet i København, hvor de forinden de indsattes i driften, skal gennemgå en reparation og forandring til anvendelse under danske forhold.

Maskinerne, der bliver statsbanernes største og kraftigste (type 1-E) får litra N. nr. 201/10. I første omgang indsættes kun de 10 i driften, således at de resterende 2 henstår med anvendelse som reservedele for øje. Det er dog muligt, at også disse 2 maskiner senere vil komme i drift, når der engang ad anden vej kan skaffes tilstrækkeligt med reservedele.

Maskinerne tvangsbyggedes i 1943 i Belgien til de tyske rigsbaner, hvorfra de efter krigen atter tilbageleveredes. De er meget moderne og tidssvarende og har følgende data:

Tjenstfærdig vægt 146,8 t.
Drivhjulsdiameter 1404 mm.
2 cylindre — diameter 600 mm.

Slag 660 mm.

Kedeltryk 15 kg/cm² (oprindelig 16 kg/cm²).

Vand 26 t.

Kul 7 t.

Maxhast. 70 km/t.

Fyrkasser af stål.

Trækkeevne: 20 % over litra H. (ca. 1200 t.).

Prisen for maskinerne opgives ikke, men menes at svare til metalværdien. Det er således en god forretning statsbanerne har gjort, idet et nyt loko af samme størrelse formentlig ville koste 7 eller 8 gange så meget, hvortil kommer at det først ville kunne leveres om 2 år. Maskinerne indsættes i driften fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 15. maj.

Selv med anskaffelsen af de belgiske loko bliver det nødvendigt for DSB at beholde sine gamle maskiner i drift. Man får et lille begreb om, hvor nødvendigt det er, at DSB får nyt materiel, når man hører, at mens vore loko må arbejde langt op i 50 års alderen, bliver svenske loko sjældent meget ældre end 30. Sverige har fået en række nye, fantastisk godt byggede loko — leveret af Frichs i Aarhus.

Til og fra læserne

Redaktionen anmoder om, at der ikke indsendes flere rejsebeskrivelser, da her er nok til det første år.

★

Der er flere, der har skrevet, at de ikke har modtaget hæftet »Danske Jernbanestationer« til jul eller nytår. Det må bero på en misforståelse, at der skulle udsendes et sådant hefte hvert år. Af det sidste optryk af hæftet er der et restoplæg, der som hidtil leveres gratis til nye abonnenter. Der er ligeledes et restoplæg af Hovedbanegårdens jubilæumsnummer, der sendes gratis til alle, der måtte have interesse for dette nr.

LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB
GLOSTRUP
Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442



Anker Hansen

Urmager og Optiker

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



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

A A R H U S

Dansk Tvistindustri

Skovbakkevej 7
Brabrand . Tlf. 52

Hanse-Legetøj

Vær altid forsigtig med vore
Forsendelser!

Tranbjerg . Tlf. 57

Strandgaards Rutebiler

Hurtig og bekvem Befordring
Aarhus—Brabrand.

Turistfart til Udlandet.

Brabrand - Tlf. 193

Jydsk Vægtfabrik

v/ Brdr. Abrahamsen

Nye Vægte fabrikeres.
Reparationer udføres.

Marselis Boulevard 125
Aarhus . Tlf. Kongsvang 373

Dalsø Flaskegas Kompagni

Brabrand - Tlf. 240 - 349 - 350

S. O. Sørensens Eftf.

Bogbinder N. J. Uhl
Bogbinder- og Protokolarbejde
Aarhus . Dybbølgade 5 . Tlf. 13487

Harry Børresen

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

Brabrand Autotransport

v/ Arne Møller
Kørsel over hele Landet
besørges med 5-10 Tons Vogne
Brabrand . Engdalsvej 16 . Tlf. 356

H. Børsting-Jensen

Købmand
Kolonial - Vine - Konserves
Aarhus . Silkeborgvej 102 . Tlf. 5131

Kielsgaards Kiosk

Dag- og Ugeblade
Papir - Festelegrammer
Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 9213

Axel Grønbæk

Møbelpolstrer — Nye og brugte
Møbler. — Tæppesyning.
Aarhus . Jægergaardsgade 21 . Tlf. 13557



En gros
Import
Agentur

Brdr. Rode Nielsen
Aarhus

Nordisk Papirvare Industri

Nordbyvej 19
Viby Jyll. - Tlf. Viby 69

Brabrand Brødfabrik

Forhandler altid 1. Kl. Varer
Tlf. Brabrand 170

Jydsk Sadelmager Magasin

Rosensgade 26
Aarhus . Tlf. 6590 - 6591

Aarhus Kølerfabrik

L. Jørgensen
Nye og brugte Kølere.
Aarhus . Skovvejen 57 . Tlf. 8627

Bernh. Petersens Eftf.

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

H. P. Ottosen

Papdækmester
Udfører alt Arbejde med
Garanti.
Aarhus . Otto Rudsgade 96 . Tlf. 263

C. Jønsson

Korkvarefabrik
Aarhus - Fiskergade 42-44 - Tlf. 1099

Trøjborg Møbelpolstring

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

Bjødstrup Mejeri

Mejeriejer J. Hjortshøj
Fremstiller kun 1. Kl. Mejeriprodukter
RØNDE . TLF. RØNDE 212

Aarhus Tarm Compagni A/S

Østergade 42
Aarhus . Telefon 10173

O. Chr. Jørgensen

Murermester
Nybygning - Ombygning
Reparationer
Udfører Arbejde for DSB
Rørdamsvej 7
Viby Jyll. - Tlf. Viby 354

Nordisk Textiltrykkeri

Gardiner - Kjølestoffer - Duge
Kun en gros
Haslegaarden, Hasle pr. Aarhus
Tlf. Hasle 338 - 398

Kathrine Andersen's Eftf.

Bageri, Konditori
Hjemmelavet Chocolate
Aarhus . Bruunsgade 26
Tlf. 2571

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik
Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 12755

Hadsten

Vaskeriet »Hadsten«

Søndergade 5
Hadsten . Tlf. 269

Neder Hadsten Cementstøberi

v/ Ras. K. Pedersen
Hadsten - Tlf. 288

Skovby Inventar & Møbelfabrik

Th. Rasmussen
Fremstiller kun 1. Kl. Varer.
Skovby . Tlf. Galten 223

A/S Hinnerup Trævarefabrik

Hinnerup . Tlf. 23

FORENINGEN AF
GARDEROBEFORPAGTERE
VED DSB

Formand: S. Baunsgaard, Aarhus H.

Kasserer: H. Nielsen, Aalborg.

Generalforsamlingen.

Denne havde ikke den tilslutning, der var ventet fra bestyrelsens side, men der var dog modt flere forpagtere end lige bestyrelsens medlemmer.

Fmd. indledte med at give en oversigt over, hvad der var blevet foretaget i det første år foreningen havde eksisteret, og omtalte, at der fra foreningens side var blevet stillet forslag overfor DSB om en forhøjelse af cykeltaksterne, forslaget var blevet imødekommet, og det havde jo rettet lidt på det skæve forhold, der var imellem prisen for opbevaring af cykler og bagage.

Forpagteren på Kolding station havde anmodet om bistand med at foranledige, at der blev anvist et andet lokale til garderobe, end det der var blevet stillet i udsigt under den forestående ombygning af banegården. Efter en forhandling med distriktet blev dette ændret, og da formanden ikke havde hørt noget fra forpagteren siden, gik man ud fra, at den løsning, der var lavet, var tilfredsstillende.

Oktl. Berthelsen havde imødekommet en anmodning fra bestyrelsen om at være tilstede ved et bestyrelsesmøde, der blev afholdt i Århus i december måned, inden for bestyrelsen var der efterhånden blevet så mange små detaljspørgsmål, som man gerne ville have løst, og man mente, at de fleste ikke var større, end de kunne klares med en samtale med oktl. Berthelsen, og denne havde også beredvilligt besvaret disse. Bestyrelsen var overkontroløren meget taknemmelig for dennes tilstedeværelse.

Indtægterne, fortsatte formanden, har i det sidste år vist en tilbagegang, og det endda trods den ret store forhøjelse, der var kommet på opbevaringsgebyrerne, garderobernes kunder var kommet ind på at

spare, og det er jo ret typisk for dette, at den rejsende i dag ser på, om han skal lade 3 eller kun 2 stykker opbevare, forhen tog de rejsende det ikke så nøje, men i dag kunne man mærke, at det spillede en rolle, på dette grundlag kunne der altså ikke være tale om en eventuel ny forhøjelse af gebyrerne, hvad angår bagagen, der kunne måske være tale om, at barnevogne godt kunne tåle en tak op endnu, men da dette ikke ville forøge en garderobes omsætning væsentlig, ville man ikke stille krav om dette, det var jo dog begrænset det antal barnevogne, der året igennem blev opbevaret.

Udgifterne steg jo stadig, når så indtægterne viste nedgang, så man ikke anden udvej end at søge DSB om en afgiftsnedsættelse, så længe den krise stod på, kom der så en opgang igen, var man til gengæld også villig til, at afgiften blev forhøjet igen, så bestyrelsen håbede på en velvillig behandling af det andragende, der var tilsendt DSB.

I tilknytning til beretningen udtalte Holm, Fa., at da alle forpagtere endnu ikke havde meldt sig ind i foreningen, skulle der gores et nyt fremstod for at få de sidste med. Det arbejde, der blev lavet fra foreningens side, kom jo dog alle forpagtere tilgode, og ikke kun de enkelte, der havde arbejdet med det, så de, der endnu stod udenfor, måtte jo da også være med til at give deres bidrag til de forbedringer, der til nu var opnået.

Carlsen, Od., bifaldt ligeledes Holms synspunkter og gav udtryk for, at en eventuel takstforhøjelse for at bringe balance i regnskabet var på nuværende tidspunkt meget ugunstig. Ligeledes udtrykte Carlsen sin glæde ved mødet med oktl. Berthelsen. — Foreningen havde nu bestået et år, og han syntes ikke andet end

være tilfreds med det resultat, der var blevet nået.

Nielsen, Åb, Hansen, Hs og fru Thomsen, Vj, havde alle ordet for kortere bemærkninger, og derefter blev beretningen godkendt.

Regnskabet blev oplæst af kassereren og udviste en balance på 408,00 kr., og et overført overskud på 167,20 kr. Regnskabet blev enstemmig godkendt.

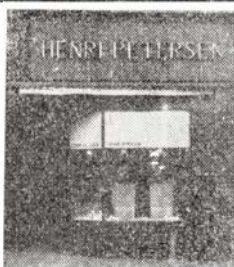
Valget af nye medlemmer til bestyrelsen gik meget let. Holm, Fa., gav udtryk for at have for lidt tid til at kunne varetage sin post som medlem af best., så han gerne ville trække sig tilbage, dette blev efterkommet, men i stedet lovede Holm at overtage hvervet som foreningens revisor, for de to andre medlemmers vedkommende blev der foreslået genvalg, og valgene var dermed bragt i orden.

Fra forsikringselskabet »Aros« havde foreningen indhentet et tilbud på en speciel forsikring, der dækker mod fejludlevering, ansvar, tyveri og bortkomst af det i garderoben indleverede gods. Foreningen anså tilbudet, der var blevet givet, som meget fordelagtigt og ville anbefale sine medlemmer at tegne omtalte forsikring, endnu var der nogle enkeltheder, der skulle føres samtale om, men når disse var klaret, ville forsikringsbetingelserne blive tilsendt medlemmerne.

Kontingentet var også på tale, man manglede jo endnu en del forpagtere som medlem, og man gik ud fra, at det var kontingentet, der måske var for stort i forhold til den indtægt de havde, man ville ikke fra bestyrelsens side have, at dette skulle være årsagen til, at disse forpagtere ikke blev medlem. så man havde droftet at nedsætte kontingentet for disse.

Carlsen, Od., var imod, at der blev rørt ved kontingentet, da det i forvejen ikke var for stort, man måtte jo tage i betragtning, at de udgifter, der jo uvægerlig ville komme med driften af foreningen, jo dog skulle betales, og det var jo ikke mere end rimeligt, at hver enkelt var med dertil, når det udbytte, der kom ud af forhandlingerne, bestyrelsen har haft til dato, kom alle forpagtere tilgode.

(Sluttes i næste nr.)



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Søndergade 8 . Telefon 1436

**KALUNDBORG-AARHUS OVERFARTENS
RESTAURATIONER**

Th. Johnsen.

Aarhus

Telefon 1555

Aalborg

Varme-Smeden

M. Svenningsen
Aalborg . Gabelsgade 3
Tlf. 9518

Svend Hansen

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

Randers

Gørup Christensen

Installationsforretning
RANDERS
Houmeden 11 . Tlf. 2115

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

I Randers er det Glerup

der fører med Jagt, Fiskeri,
Cykler og Prismekikkerter.
Og husk jeg bor St. Voldgade 14

Randers Træindustri

Jens Svendsen
Spec. Etagesenge
Hadsundvej 61
Randers . Tlf. 4214

Rose Jensen

Murermester og Entreprenør-
forretning
Randers . Tlf. 925

Randers

Kanin- og Fjerkræslagteri

K. I. Christensen
Randers, Vorup . Telefon 3124

Hem Maskinfabrik

v. S. Pedersen
Hem . Tlf. 26

Hobro

Chr. Christensen & Søn

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

Chr. Hansen

Entreprenør - Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Banegaardsplads 21
Hobro . Tlf. 164

Hans Nielsen & Martin Nielsen

Entreprenører
Udfører Arbejder for DSB
Hobro . Banegaardsvej
Tlf. 120 og 759

Landbosparekassen

for Hobro og Omegn

Kontortid: 10-12 — 14-16
Lørdag 10-12
Tlf. 455

Hobro Kul Kompagni

J. C. Sørensens Enke A/S

Tlf. Hobro 555

Silkeborg

Trikotageforretningen

» MISSA «

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

Kemisk Tøjrensning
Presning og Færvning

TRIKOHL RENSERIET

Silkeborg . Søndergade 19
Tlf. 1262

Fisk er sundt!

FISKEHUSET

Lars Bo
Søndergade 1 . Tlf. 861
Silkeborg

Langaa Korn- & Foderstofforening

Josef Jensen — Langaa — TLF. 169
Hønsfoder - Kyllingefoder - Duefoder - Cement - Kunstgødning - Brændsel

Vejle

ELEKTRO-ISOLA

Vejle

Vejle

Mælkekompagni $\frac{A}{S}$

Vedelsgade 85 . Tlf. 335-336
Vejle

Grejsdalens Ungdomsskole

Grejsdalen . Vejle . Tlf. 2377
Skolen i de smukke Omgivelser
5 Mdr.s Vinterskole for unge
Mænd begynder 3. November
Statsunderstøttelse kan søges.
Forlang Program.
ANNA og OTTO MADSEN

Vejle Albumin Fabrik $\frac{A}{S}$

Vejle

Accumulator Depotet

Wotan
Leverandør til DSB
Vejle . Skovgade 14 . Tlf. 1468

Medoc B. Petersen

Blikkenslager og Skiferdækker
Forhandler af Nordisk Flaskegas
Langaa . Tlf. 117



Privatbane dagbogen

1. På Biersted st. afsporede ved 16,30-tiden en personvogn i et sporskifte, hvorved den kom til at stå på tværs af sporet.
2. Nr. Nebelbanens skinnebus påkørte ved 10,30-tiden en varebil på overskæringen i Vester Janderup. Føreren af bilen blev hårdt kvæstet, men synes at ville overleve uheldet. Han havde ikke set toget, tiltrods for, at der er de bedste oversigtsforhold ved overskæringen. Skinnebussen tog ingen skade ved sammenstødet.
5. En damper, der havde losset ved havnesporene i Nørresundby, havde inden afsejlingen foretaget så voldsomme udskylninger fra skibet, så man havde skyllet jorden bort under havnesporet. Et rangertræk kunne i mørket om morgenen ikke se, at jorden var skyllet væk under sporet, og loko og to vogne afsporede.
7. Da en skinnebus kørte ind på drejeskiven på Fjerritslev st. blev det bedste hjulsæt afsporet.
16. Under rangering ved pakhuset på Holeby st. blev portør Kehlet Jensen, Nakskov, alvorligt kvæstet i underlivet, ved at ladebroen faldt ned over ham.
17. I det tætte snefog bemærkede en personbil ikke at bommene var sænkede på Rødbybanens overskæring i Nakskov. Det lykkedes at få bakket bilen ud fra overskæringen, før toget kom.
20. Det lykkedes i dag kun at få gennemført et tog på Kjellerupbanen, idet banen var føjet til med sne på lange strækninger.
21. På overskæringen ved Vadum st. påkørte toget ved 8-tiden en lastbil. Bilen blev kastet i grøften, men føreren af den kom intet til. Det er nu tredje gang, der sker sammenstød på denne overskæring.

22. På Gribskovbanens overskæring ved Hillerød Teglværk påkørte et motortog ved 11,30-tiden en lastbil. Der skete kun materiel skade, og toget kunne fortsætte ved en mindre forsinkelse. Der er blinklys ved overskæringen.
28. Som følge af opfrysning i et sporskifte på Ferup st. blev Troldhedebanens skinnebus afsporet, da den ved 10-tiden kørte ind på stationen.
29. Det sidste tog fra Lemvig havde i aften store vanskeligheder med at forcere snedriverne.
30. Vemb-Lemvigbanens lille motorvogn fik i dag et leje i motoren brændt sammen, da toget nåede Bækmarksbro st. Et damploko kom til undsætning.

Afværget uheld på O. H. J.

En nat ved nytårstid forvekslede en togetjent på Mårsø station en oprakt arm med afgangssignalet og råbte afgang til skinnebusføreren, der på grund af mange passagerers trængsel i førerrummet ikke, som han efter reglementet skal, kunne komme ud og se afgangssignalet selv. Skinnebussen kørte ud ad linjen mod Gislinge, hvorfra et tog mod Mårsø netop var afsendt. De to motorvognsførere opdagede på lang afstand hinanden, og skinnebussen fra Mårsø rykkede tilbage til Mårsø, hvor krydsningen så fandt sted.

Auditoren har undersøgt sagen og betegner det skete som et efter omstændighederne hændeligt uheld.

I korthed —

Direktør O. Nielsen, Nr. Nebelbanen, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Lollandsbanens koncession udløber d. 1. juli 1954, og for tiden undersøger en ministeriel kommission, hvad der derefter skal ske med banen. Det forlyder, at banen skal overgå til at vær et rent privat akts. med de lokale kommuner som aktionærer, og som dermed i realiteten skal garantere banens fremtidige drift.

Vestsallingbanen har nu modtaget sin anden skinnebus fra Scandia. Den »gam-

le« skinnebus er derefter sendt til Scandia for at få et make up.

Ålborg Privatbaner holder februar udsalg. Der sælges 5 damploko til ophugning, 14 personvogne og 6 bagagevogne.

Varde-Gridstedbanen.

Direktør A. Kærn har søgt afsked på grund af alder fra 1. april. Til den tid vil dir. O. Nielsen, Nr. Nebelbanen, også blive direktør for Gridstedbanen. Banens hovedkontor bliver nedlagt og overflyttet til Varde Vest.

Dianalund.

Stfst. H. E. Jensen, Ruds Vedby, var forfremmet til stfst. i Dianalund, men har nu på gr. af svagelighed fået forfremmelsen annulleret, og har atter overtaget stfst.-stillingen i Ruds Vedby.

Derefter er stfst. G. Lyng Madsen, St. Merløse, udnævnt til stfst. i Dianalund. Samtidig er banens togledelse flyttet fra St. Merløse til Dianalund.

St. Merløse.

Portør Aage Christensen, St. Merløse, er forfremmet til stationsmst. ved St. Merløse.

Dødsfald.

Pens. lokomester L. Poulsen, R. H. J., Randers, 66 år.

Værkmester M. Sørensen, H.P., Hjørring, 57 år.

Fuldm. H. E. Christensen, M.F.V.J., Viborg, 55 år.

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
Langelandsbanen,
Rudkøbing.

Spis altid

»Hame Flødeis«

Haverslev Mejeri
pr. Hobro

Tlf. Haverslev 11



Skagenbanen Akts.

Tlf. 103

Jacob P. Sørensen & Søn

Blikkenslager, Aut. Vand- & Gasmester, Centralvarmeanlæg
Køkkenudstørsforretning
Repræsentant for
A/S Nordisk Flaskegas
Sct. Laurentiivej 73
SKAGEN . TLF. 82

Karstensen & Henriksen

Skibsværft
Skagen . Tlf. 201

Benyt

T A X A

Frederikshavn. Tlf. 516

J. P. Andersen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Frederikshavn . Glentevej
Tlf. 484

K. Smed & Sønner

Rutebilejer

Skansegade
Frederikshavn . Tlf. 777

Einer Sørensen

Losningsforretning
Frederikshavn . Havnegade
Tlf. 932

Emil Sørensens Eftf.

Verner Carlsen & Sophus Nielsen
Udfører Arb. for DSB
Elektro Installation . Lys . Kraft
Frederikshavn . Søndergade 20 . Tlf. 174

Martin W. Nyholm

Fiskeeksportør
Frederikshavn - Tlf. 370

Afholds- og Missionshotellet

v. H. Sørensen, anbefales.
Frederikshavn . Danmarksgade
Tlf. 122 - 1385

Besøg

FREDERIKSHAUN

*Danmarks store Ud-
faldsport mod de
øvrige nordiske
Lande.*

Niels Christensen

Vognmand
Frederikshavn . Skolegade
Tlf. 268

Harald Jensen

Cykelforretning - Reparationsværksted
Gl. Torv 5
Frederikshavn . Tlf. 1157

Sindal Cementstøberi

v/ Fabrk. Gudmund Westmark
Alt i Betonvarer efter D. S. 400
Altid leveringsdygtig
Sindal . Tlf. 59

Hjørring

Cementvarefabrik

v/ Jacob Pedersen
Elsagervej 1 — Telefon 1092
Alt i Betonvarer ▲ mærkede
Rør m. m.

Otto Heerfordt ½

Kulimport -
Landbrugsmaskinforretning
Hjørring - Tlf. 1000 (2 Ledn.)

Sophus Nørspang

Murermester
Udf. Arbejde for DSB
Hjørring, P. Thomsensgade 1, Tlf. 198

Arne Jørgensen

Fiskeeksportør

Strandby . Tlf. Elling 42

Th. Strandskov

Entreprenør & Murermester
Udfører Arbejder for DSB

Vestergaardsgade 33
Brønderslev . Tlf. 226

A. M. Andersens Eftf.

v/ Conradsen & Frandsen
Statsaut. Installatører
Udfører Arbejder for DSB
Algade 5
Brønderslev . Tlf. 295 (fl. Ledn.)

Frits Halvorsen

Entreprenør — Betonvarefabrik

Bredgade 109
Brønderslev . Tlf. 425

Brønderslev

Mineralvandsfabrik

ved A. Poulsen
Brønderslev . Gravensgade 5b
Tlf. 346

N. CHRISTENSEN

Blikkenslagermester
Leverandør til DSB
Mejlstedgade 4 . Tlf. 314
Brønderslev

Chr. Nielsen & Søn

Betonvarefabrik

Slagterigade 14 . Tlf. 112
Brønderslev

BRDR. MØLLER

Trælasthandel & Bygningsartikler
Leverandør til DSB
Vraa . Tlf. 26 - 176

VRAA CEMENTSTØBERI

v. Chr. Chr. Nielsen

VRAA

TLF. 121

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**



2. Der indføres 30 min. drift på strækningen Kh—Bagsværd.
4. En rangermaskine afspreedes ved 18-tiden på Esbjerg havneterræn. Kun ringe materiel skade.
5. DSB åbnede i dag den nye Lynbus-rute Århus—Ringkøbing, en strækning på 128 km, herefter den længste busrute, som DSB har i Jylland.
12. En varebil blev i dag påkørt af toget på en overskæring ved Ringe st. Toget ramte først bagende af bilen, hvorefter den svingede rundt og blev ramt endnu en gang af toget. Føreren af bilen var mærkværdigvis næsten uskadt, da man fik ham trukket frem af resterne af bilen. Han havde ikke bemærket det røde blinklys.
13. Ved 18-tiden blev portør Erik Jensen, Næstved, under rangering ramt af maskinens buffe. Han slap med en mindre kvæstelse.
18. Da eftermd.toget fra Fåborg befandt sig mellem Håstrup og Jordløse.

Børge Widahl Jørgensen

Murermester - Entreprenør
Grundejernes Brandforsikring
Rønde . Aarhusgade 8
Tlf. Rønde 177

R. STRØM

Aut. Installatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for DSB
Rønde Tlf. Rønde 80

Aage Schønning Madsen

Sanitet - Vand - Blikkenslagerarbejde
Udfører Arbejder for DSB
Rønde . Tlf. Rønde 40

knækkede en aksel på togets påhængsvogn. Motorvognen fortsatte til Odense, og efter fem timers forløb var strækningen klar igen.

19. Statstjenestemænd, kommunale tjenestemænd og private funktionærer har i dag organiseret sig i Fællesrådet for danske tjenestemand- og funktionærorganisationer — en upolitisk sammenslutning med det ene formål at sikre »den tredje stand«.
20. En personbil blev ved 22-tiden påkørt af et tog på en overskæring i Brønderslev, hvor leddet ikke var lukket. Efter at bilens fører havde forvundet choket, kunne han fortsætte med rutebil til sit hjem.
20. En gnist fra et loko tændte ved 23-tiden ild i et træskur ved Struer remise. Fra skuret sprang ilden over og tændte ild i en stabel med ca. 300 nye sveller. Brandskaden anslås til 50.000 kr.
21. En 60-årig kvinde blev ved 7,30-tiden påkørt og dræbt af toget i nærheden af FASTERHOLT st. Ingen har bemærket, hvordan ulykken er sket.
22. Da »Nordjyden« i morges satte sig i gang på Hobro st., sprang en mand af toget og blev slynget hen ad perronen, hvorved han pådrog sig alvorlige læsioner. Den tilskadekomne havde fået øje på skiltet »Tog mod Randers« og opfattede dette, som om det var Randers st. de havde holdt ved, og han skulle til Randers.
26. Under rangering med et godstog på Havdrup st. blev tre godsvogne trykket gennem stoppebommen på læsse-sporet. Den bageste vogn blev løftet helt op til stationsbygningens tag.
26. Da et godstog ved 19,15-tiden skulle sætte i gang efter at have holdt for stop uden for Roskilde st., sprængtes toget, hvilket forårsagede forsinkelser på de efterfølgende tog fra Kh på op til en time.
28. I et antal af godt 100 stationsforst. og stationsmst. fra vest- og midtjylland var i dag samlet i Struer til møde

med 2. Distrikts ledende tjenestemænd til drøftelse af aktuelle og interne spørgsmål.

29. Da lokofyrbøder Poul Korsgaard i aften skulle bringe særtogslygten i orden på den maskine, han var med, mens toget holdt i Varde, mistede han fodfæstet og faldt ned på skinnerne foran maskinen, hvorved han forslog ryggen, så han var ude af stand til at rejse sig. Til alt held savnede lokoføreren sin fyrbøder, for han satte maskinen i gang, hvorved han undgik at køre over Korsgaard. Ved ankomsten til Esbjerg havde Korsgaard genvundet lidt af sin forlighed, men han har sikkert fået rygsojlen forskubbet.
31. Føreren af »Nordvestjyden«, lokofører Emil Laugesen, Helgoland mdt., blev pludselig syg på færgen mellem Nyborg og Korsør og blev i bevidstløs stand kørt på Korsør sygehus, hvor han kort efter udåndede som følge af en hjerneblødning.

Gedser-Warnemünde.

Færgen »Danmark« har som bekendt det dobbelt hverv at skulle sejle til både Østzonen, Warnemünde, og til Vestzonen, Grossenbrode. Man skulle ikke tro, at der var megen sejlads på Østzonen i øjeblikket, men det er der. I de sidste 2 måneder har trafikken været så stærk mellem Gedser og Warnemünde, at en færge ikke har kunnet klare det. Man har måttet tage også den gamle »Prins Christian« i brug. Både »Danmark«, som må sejle om natten for at kunne klare turene til Grossenbrode om dagen, og »Prins Christian« har sejlet med brunkulsbriketter fra Østzonen til Gedser. Nogen større passagertrafik har der ikke været tale om. Mange gange er der kun een eller to passagerer fra Danmark til Warnemünde.

S-bane sporene.

DSB er begyndt at sætte kraftigt ind mod det fænomen, der er til meget stort besvær på S-banen, den ejendommelige bølgedannelse i skinnerne, der medfører, at de svære stålskinner i løbet af ofte blot 5—6 år bliver uanvendelige til al kørsel. Denne bølgedannelse optræder alle vegne, hvor der kører el-tog med ensartede togstammer — f. eks. på metroen i Paris, på

A A R H U S

Tiden kræver

at man er velklædt, faa derfor
Deres Kjole syet i

»Grethe's Kjolesalon

Aarhus, Borggade 16¹
Tlf. 11041

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

Bygningsnedkernes 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 . Godhavnvej 7 . Tlf. 7841
Tidligere Reservejordemoder ved Rigshospita-
let. Træffes Tirsd mellem 11-12 og Torsd mel-
lem 17 og 18 i Rytterparken, Aldersrovvej 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 . Guldmedegade 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

Tømrer- 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 - Festetelegrammer
Aarhus . Fynsgade 6 . Tlf. 2717 - 2718

Kiropraktorer

Aa. & H. Hviid
Aarhus . Ankerhus . Søndergade 1 A
Indg. ad Passagen . Tlf. 5869
Kons.: 10-14, 15-17,30. Lørd. kun 10-13.

M. Jepsen

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

Renseriet »Perfect«

Aarslev Nielsen (ny Indeh.)
Kem. Rensning og Presning af
Herre- og Damegarderobe
Aarhus . Nørregade 15 . Tlf. 4405

Svend Søndergaard

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

B. Dalsgaard Andersen

Tømrmester
Alt Tømrer- og Snedkerarbejde
udføres.
Aarhus . Trepkasgade 15 . Tlf. 13508

Henry Schmidts Turistbiler

12—25 Personer
Tlf. Risskov 9408

N. M. Thomsen & Søn

Glarmester
Alt Glarmesterarbejde 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 Brugsforening
Aarhus . Aalborggade 19
Tlf. 4539

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 - Hulsem - Stofknapper
Knaphuller - Applikation o. Kjolebroderi

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Tlf. Brabrand 193

G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr
Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 6191

Boye Rasmussen

Sølv- og Guldsmed
Reparationer og nyt Arbejde
fra eget Værksted
Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 3408

Tandlæge Jørgen O. Nielsen

Kons.: 9—17. Lørdag 9—12^{1/2}.
Aarhus . Søndergade 1 A . Tlf. 1895

Salon Torp v/ Fru Torp Clausen

anbefaler sig med 1. Kl. Arbejde
i moderne Haarpleje.
Aarhus . Mejlgade 71 . Tlf. 12436

Arne Meldgaard

Aut. Vand- og Gasmester
Varme - Sanitet - Gas - Vand
Aarhus, Byvej 34, Holme. Tlf. Skaade 626

S. P. Sørensen

Aut. Elektroinstallatør
Alle elektriske Installationer udføres.
Aarhus, Nrd. Ringgade 120. Tlf. 1490
Værksted: Frederiksgade 3

Peter K. Dalby & Søn

Drejermestre
Aarhus . Frederiksgade 23
Tlf. 8468

»Nordre Mole«

v. S. Sørensen
Fersk røget LAKS af egen til-
virkning. Årstidens Vildtsorter
Aarhus . Mejlgade 30 . Tlf. 6147 - 2847

„En Tand bedre“

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

undergrundsbanen i London, på de hollandske baner og bybanen i Hamborg. Skinnerne slides ikke ens, men i bølger på 30—40centimeters længde, og man har på S-banen i København målt fordybninger helt op til 5 mm. Det siger sig selv, at turen med S-togene, der kører op til 90 km i timen ikke bliver nogen behagelig oplevelse under sådanne forhold, og det går også hårdt ud over materiellet. Værst er slidet mellem Hovedbanegården og Hellerup, og af en uforklarlig grund er det særlig slemt mellem Nordhavn og Hellerup.

Hidtil har man måttet udskifte skinnerne, når ujævnheden blev for fremtrædende, men nu forsøger DSB med en afslibning. Man har lånt en slibevoan fra Hamborgs bybane og sat den ind i København. Det er dog en noget langvarig proces. Vognen kører ca. 10 km i timen og kan derfor kun anvendes om natten. Og vognen skal passere over en skinne 50—60 gange, for den er slebet tilfredsstillende.

Det overvejes nu at anskaffe en helt moderne vogn, så man slipper for at låne. Efter henstilling fra den internationale jernbaneunion begynder DSB nu nogle forsøg med særlige skinner, som man håber bedre er i stand til at modstå de elektriske togs slid. På en 1200 meter lang strækning mellem Charlottenlund og Ørdrup stationer skal der nedlægges fire forskellige skinnetyper af specielt stål. Nogle af disse skinner bliver anbragt på et underlag af gummiplader. Teoretiske beregninger har givet til resultat, at sådanne skinner skulle være meget modstandsdygtige, men praktiske forsøg mangler endnu. I følge sagens natur tager det flere år at gennemføre sådanne eksperimenter. Nu udføres de foruden i København på tilsvarende baner i flere lande, og man håber så efterhånden at få det meget store problem løst.

DSB frifundet.

D. 2. december 1949 sprang en dame på toget på Hareskov st., efter at der var givet afgangssignal til toget. Hun fik det ene ben kørt over af togets pakvogn og er nu halvt invalid. Ved højesteret blev DSB frifundet for at betale erstatning til den tilskadekomne.

Det er ikke alle, der ved —

at signalformandsstrækningen i Dalmore er nedlagt og en ny er oprettet i Vordingborg med strækning Lov — Nr. Alslev.

at tyske rigsbaner har indført den reform, at slægtninge til tyske søfolk får jernbanerejsen til halv pris, når de skal rejse for at besøge deres pårørende i havnebyer, hvor skibet har liggedage.

at beboerne på Horne land ved Fåborg vil opfordre DSB til at overtage den private rutebilstation, der kun kører til Fåborg to dage om ugen, for derved at opnå i hver fald en daglig forbindelse til Fåborg.

at DSB og Ålborg privatbaner påny har ansøgt landstrafiknævnet om koncession på rutebildrift Ålborg-Holstebro.

at lokoførerne K. B. Eliassen og B. Rasmussen, Fåborg, i løbet af det sidste halvandet år har præsteret det imponerende fritidsarbejde at bygge sig hver en ni meter lystkutter, og bådene har kun kostet ca. 2500 kr. hver.

at loko, der tager vand på Langå st., får dette direkte fra Gudenåen.



Hjulby.

O.trafikassistent A. Duelund, Gentofte, er ansat som stfst. ved Hjulby st., hvor stfst. L. K. J. Nøhr e. ans. er flyttet til Bred st.

Dejbjerg.

T.eksp. M. Nielsen, Thorsø, er forfremmet til stationsmst. ved Dejbjerg st., hvor stmst. K. F. Christensen e. ans. er flyttet til Gern st.

Hjortshøj.

T.eksp. J. P. C. M. Nielsen, Rønbjerg, er forfremmet til stationsmst. ved Hjorts-

høj st., hvor stmst. N. P. Hansen, har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

Ravnstrup.

T.eksp. V. Hansen, Stoholm, er forfremmet til stationsmst. ved Ravnstrup st., hvor stmst. A. C. Palle har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

Stevnstrup.

T.eksp. A. Andersen, Roslev, er forfremmet til stationsmst. ved Stevnstrup st., hvor stmst. J. Gyldenløve har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Springforbi — St. Fuglede.

Stmst. A. O. J. Bech er e. ans. forflyttet til Springforbi, hvor stmst. Fr. Hansen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

T.eksp. N. H. Johansen, Marslev, er derefter forfremmet til stationsmst. ved St. Fuglede st.

Østrup.

T.eksp. N. J. Nielsen, Stilling, er forfremmet til stationsmst. ved Østrup st., hvor stmst. A. Pedersen e. ans. er flyttet til Rindsholm, hvor stfst. N. A. Norling er forfremmet til stfst. i Tarm.

Dødsfald.

Pens. o.baneformand S. S. Arendt, Alingåbro, 81 år.

Pens. lokofører H. J. C. Mouritzen, Horsens, 69 år.

Værkmester K. E. O. Andersen, mdt. Enghave, 65 år.

Baneformand A. M. Hovgaard, Alken, 61 år.

Baneformand P. C. Larsen, Varde 60 år. Lokofører W. A. A. Jeppesen, mdt Gb, 58 år.

O.signalformand V. K. Sørensen, Fredericia, 58 år.

Lokofører H. E. J. Laugesen, mdt. Helgoland, 57 år.

Vognopsynsmand A. J. Hansen, Vemb, 56 år.

Signalbetjent P. Edv. Hansen, Kh, 56 år. O.trafikass. M. Terp, regnskabsf. Århus, 52 år.

Stationsbtj. K. O. Mikkelsen, Sønderborg G, 35 år.



Fugle - Fisk

Tropefugle i stort udvalg fra 10 kr. parret. Prislister sendes.

Tropefisk - Akvarier - Rekvisitter.

Alt sendes pr. efterkrav. Garanti for levende ved ankomst.

FUGLEKRÆMMEREN

Aarhus - Frederiksgade 43 - Tlf. 7247

DEN KOOPERATIVE
MALERFORRETNING

NÆSTVED

Ring til Næstved 1937 v

Jernbane-idræt



Resultatliste fra sommersæsonens klasseskydning.

De af DSB Skytteforening KH. udsatte flidspræmier til de 2 bedste skytter i hver klasse blev vundet af følgende:

Klasse 4 B. E. A. Nielsen, 610 p., oprykningmærke i guld 1 bæger m. inskrpt.

Klasse 3 B. Iversen Nielsen, 573 p., oprykningmærke i sølv 1 bæger m. inskrpt.

Klasse 3 A. L. K. Josefsen, 631 p., oprykningmærke i sølv 1 riffelplade.

Klasse 3 A. K. L. Mikkelsen, 619 p., oprykningmærke i sølv 1 riffelplade.

Ialt 6 skytter erhvervede oprykningmærket i sølv.

Klasse 2 E. Kohlenberg, 529 p., oprykningmærke i bronze 1 bæger m. inskrpt.

Klasse 2 P. A. Jensen, 523 p., oprykningmærke i broce 1 riffelplade.

Ialt 8 skytter ervervede oprykningmærket i bronze.

Klasse 1 V. T. K. Pedersen, 460 p., oprykningmærke i stål 1 riffelplade.

Klasse 1 S. Bjernved, 453 p., oprykningmærke i stål 1 riffelplade.

Ialt 6 skytter erhvervede oprykningmærket i stål.

Aarhus mod København.

Kap- og præmieskydning mellem DSB Skytteklub Aarhus og DSB Skytteforening Kh. afholdtes den 29. og 30. november på hjemmebane.

I holdkonkurrencen, hvori 12 skytter fra hver forening deltog, var udsat 1 bæger med inskrpt. Aarhus sejrede med 1085 p. Kh. fik 1043 p.

Individuelle resultater:

Nr. 1 R. Sørensen, År.	95	points
- 2 Gerh. Hansen, Kh.	93	—
- 3 A. Sørensen År.	92	—
- 4 V. Boldsen	92	—
- 5 E. G. Sørensen	92	—
- 6 C. Jensen	91	—
- 7 Sv. Rasmussen	91	—
- 8 Jørgen Jensen	90	—

Der deltog ialt 47 skytter.

E. A. Nielsen,
formand.



Fra jernbaneskolen.

På jernbaneskolen blev en banearbejder spurgt om, hvad han skulle foretage sig, dersom han opdagede en eller flere løse vogne på strækningen.

— Ja, jeg lader dem rulle ind på Chr. Pedersens strækning.

— Ved De, hvad man skal foretage sig i sådanne tilfælde ifølge S.R. § 56?

— Ja, men det overlader jeg til Chr. Pedersen.

Forveksling.

Da et tog for nogle år siden standsede ved Langå st., trak en rejsende kupévinduet ned og spurgte:

— Er dette Århus?

— Nej.

— Jeg troede, det var Århus.

— Nej, det er ikke Århus, men det ligner Århus meget.

Fra jernbanens barndom.

Nogle bønder, der dengang endnu aldrig havde set et tog, var kørende til købstaden. Et stykke af vejen gik parallelt med jernbanen, hvor de pludselig opdager et tog, der kommer imod dem. De sprang af vognen og fik fat ved hovederne af hestene, hvorefter den af dem udbød:

— Jeg tror hele helvede kommer imod os!

Ildelugtende sager.

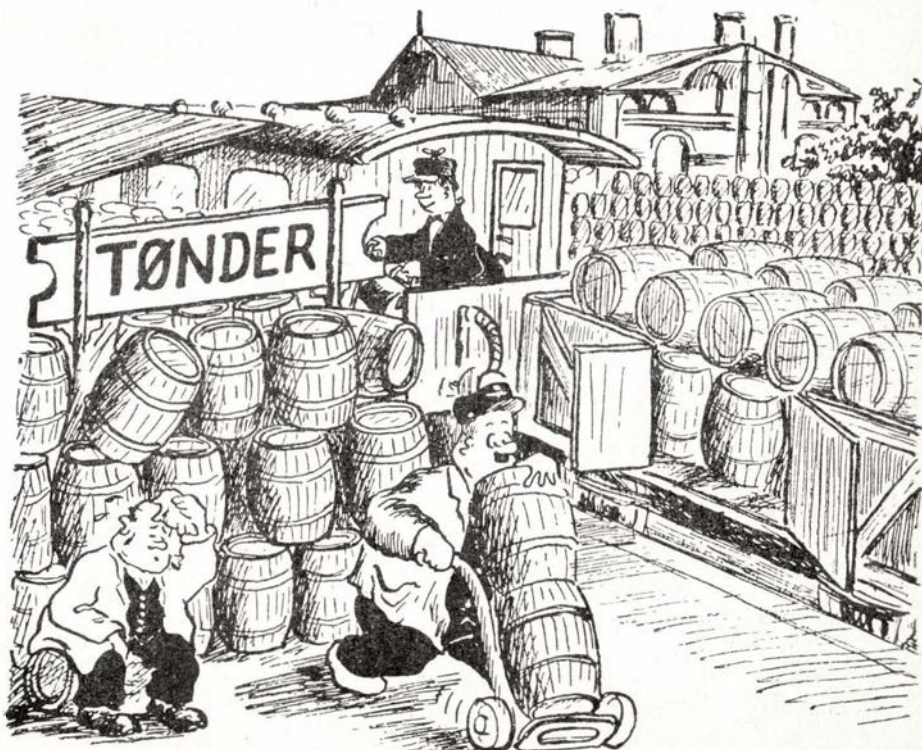
Ved sommertid var nogle tønder ben blevet stillet ud for jernbanerestauranten, der samtidig havde nogle vinduer åbne. En officer, der sad lige inden for, følte sig generet af den odeur, der nu en gang kommer fra sådanne forsendelser. Han gik ud på perronen, hvor han traf en portør, hvem han bebrejdede, at man havde stillet tønderne uden for restauranten.

— Så luk da vinduet, og hvad er det iøvrigt for officerer, der ikke kan tåle lugt!

I læretiden

— Når jeg siger det er forkert, så er det rigtigt!

— »Jeg vil ikke ha' det renderi fra maskinen; nu ta'r du den aksel og bliver her og skruer p' a'«



Olie i tønder

FREDERIKSGADE 19
CENTRAL 703
KØBENHAVN K.

L. Paulsen & Co.
GROSSERERE

**Nordisk
Kartonnagefabrik**

Hessensgade 12 . Tlf. 11337
København S.

A. D. M.

**Københavns
Frugtauktioner**

Rømersgade 7
Glickstadtsvej, Frihavnen
Ved Godsbanegaarden 4

**Dansk Andels
Ægekspor**

Axelborg . C. 2126

**Hovedbanegaardens
Aviskiosk og Boghandel**

Aviser og Tidsskrifter fra hele
Verden!

Nielsen & Smith

Korn og Foderstoffer

**Holmens Kanal 5
C. 1858**

**De Forenede
Kulimportører A/S**

Holmens Kanal 5
København K . Tlf. 211

Dan-Transport A/S

Vestergade 26
Central 16488

Otto Christensen

Civilingeniør, Entreprenør

Istandsættelse af
Betonkonstruktioner

**C. F. Richs Vej 71
København F
Telefon Gothåb 7511**

Ericsson
LM

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

**Skandinavisk Kaffe- &
Kakao-Komp. A/S**

Frihavnen

**Salgsforeningen
for Dansk Frugt**

Ahlefeldtsgade 5
Tlf. Palæ 9323

N. B. B.

ALFRED RAFFEL A/S

VODROFFSVEJ 46
KØBENHAVN V
CENTRAL 6395

VOLVO

LASTVOGNE
OMNIBUSSER
PERSONVOGNE
TRAKTORER

Generalagentur for Danmark:

A/S DANSK ALFA-LAYAL

Møllegade 26, København N

Forhandlere overalt i Danmark.

JERNBANEMATERIEL

Brug Højtryks Betonrør

(Landbrugs- & Kloakerør)



Ingen Vandopsugning.

Extra Trykstyrke og Holdbarhed.

Leverandør af
vibrerede Kabelblokke.

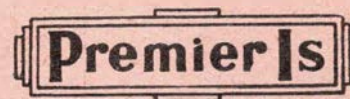


TH. STEENBERG

Esbjerg Mørtelværk & Betonvarefabrik

Fabrik for Normvarer.

Tlf. 2963



DE FORENEDE ISVÆRKER $\frac{1}{2}$

ESBJERG

Aktieselskabet

Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Havn - Esbjerg

Telefon 1635 - 66

Gammelby Teglværk

P. E. Munk

Esbjerg, Darumvej

Tlf. 1086

Alfred Krabbenhøft $\frac{1}{2}$

Murer- og Entreprenørfirma

Udfører Arbejder for DSB

Strandby Kirkevej 303 . Esbjerg . Telefon 1054

BRDR. MATHIASSEN

Sejl — Tovværk — Wirer — Presenninger

Esbjerg, Ny Havn

Telf. 47

Esbjerg Sejl- og Presenning Fabrik

v. Henry Andersen

Presenninger . Arbejdsforklæder

Hestedækkener . Flag og Vimpler

Esbjerg

P. Skramsgade 14 A

Tlf. 2655

Reginald Mørch

Fiskeeksport

Køb og Salg af Aarstidens Fiskesorter

Esbjerg, Ny Havn

Telf. 3117

Borggaarden Esbjerg

Tlf. 403

Stedet, hvor man morer sig. - Stedet, hvor man spiser godt.

Dans og Artister.

Esbjerg Exportmarked & Kreaturstalde

Telefon 2068