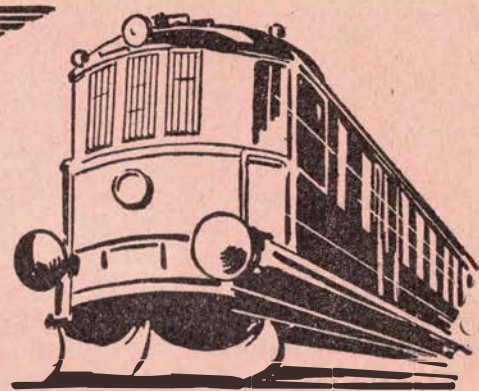
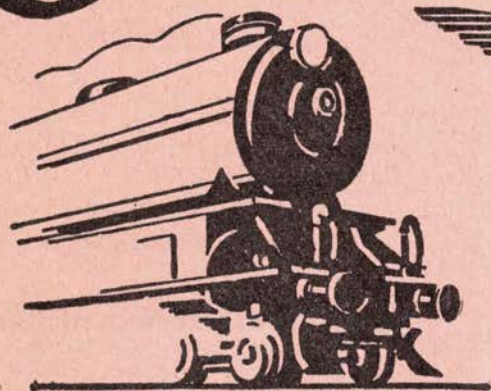


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

9. årgang nr. 10

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

Oktober 1952

INDHOLD:

Privatbanernes skæbnetime	Side 221
Månedens emner	« 222
Danske stationer: »Kærende«	« 223
Månedens interview	« 225
Det nye signalsystem	« 227
Mens vi venter på tog	« 228
Kh-Hundested-Grenå-Ålborg	« 229
Mariager-Fårup-Viborg 25 år	« 230
Alvorlige anklager mod DSB	« 232
Måneds magasinet	« 233
Det er ikke alle, der ved	« 235
Privatbane nyt	« 237
Ud og ind	« 239
En sag vi alle må støtte	« 239
Forenings-meddelelser	« 240
»Hunden på«	« 240

Brdr. Carlsen

FABRIKATION AF
REGNEMASKINEN

CONTEX

GENTOFTE - GAMMELMOSEVEJ 38
TLF. GENTOFTE 4275

Herning

Lund & Erichsen Elektro-Installation

Udfører Arbejder for DSB
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

Cementvarefabrikken VESTJYLLAND

Aksel Pedersen
Spec. Taarnsiloeer
Herning . Sandgraven
Tlf. 1875

C. Engelbrecht & Søn

Aut. Gas- og Vandmester
Blikkenslager
Udfører Arbejder for DSB
Herning . Bredgade 14 . Tlf. 47

A. og W. Christensen

Specialværksted for polstrede
Møbler
Udfører Arbejder for DSB
Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

Herning elektro-

mekaniske Værksted

v/ Lorentsen & Jensen
Herning . Østergade 27
Tlf. 1520 - 1820

MØBELGAARDEN

v/ S. G. Bendtsen
Søndergade 9
Herning . Tlf. 891

Mask-op

Strømper - Opmaskning
Herning . Hakket v. Hotel Eyde
Tlf. 1133

Herning Vulkaniseringsanstalt

A. P. Bach

Nye Slidbaner og Rep.
Udf. Arbejder for DSB

Herning . Østergade 8
Telf. 924



Niels Nielsen

Skrædderetablissement
Udf. Arb. for DSB-rutebiltj.
Østergade 21 . Tlf. 211
Herning

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juvelerer
Lev. til DSB Personale
Herning . Østergade 3 . Tlf. 800

Importforretningen Frem

N. C. Nielsen
Tobak og Lædervarer
Herning . Østergade 32 . Tlf. 466

Viborg

M. Christiansen

Aut. Skorstensfejermester
Udfører Arbejder for DSB
Viborg . Skottenborg 12 . Tlf. 703

Aage Havn

Tømremester
Udfører Arbejder for DSB
Viborg - Middagshøjvej
Tlf. 1913

Arne Mortensen

Herre- Dame- og Uniformskrædderi
Lev. til DSB Rutebiltjeneste
Viborg - St. Sct. Mikkelsgade 8
Tlf. 1781

Jørgensen & Thanild

Murermestre - Entreprenører
Udfører Arbejder for DSB
Viborg: Søndermarksvej 2 . Tlf. 1920
Viborg: Aalbækvej 17 . Tlf. 2272

V. Jørgensen

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

Martin Fischers

Trælasthan del ½

Grundlagt 1860
Leverandør til DSB
Viborg . Sct. Hansgade 9 . Tlf. 48-848

Aut. N D Forhandler

Jørgen Pedersen
Stort Autoreservedelslager
Viborg . Vesterbrogade 12
Tlf. 1600

Niels Kalhave

Centralvarme - Bad - Sanitet
Vand - Gas - Støbegods
Udfører Arbejder for DSB
Hj. af Reberbaneg. og Sct. Hansgade
Viborg . Tlf. 592 - 593

H. Olesen

Brøndborer & Entreprenør
Artesiske Boringer -
Vandværks-Anlæg
Hammerum - Vestergade 18 - Tlf. 76

M. Grummesgaard

Blikkenslager
Vand - Sanitet - Centralvarme
Flaskegasanlæg
Hammerum . Frølundsvvej 16 . Tlf. 169

Ikast Vulkaniseringsanstalt

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

Silkeborg

Kemisk Tøjrensning
Presning og Färvning

TRIKOHL RENSERIET

Silkeborg . Søndergade 19
Tlf. 1262

Fisk er sundt!

FISKEHUSET

Lars Bo
Søndergade 1 . Tlf. 861
Silkeborg

Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager
Silkeborg . Søndergade 36
Tlf. 521

Jydsk Vulkaniseringsanstalt

v/ H. Sehested
Nye Slidbaner - Rep. af
Gummifodtøj
Silkeborg - Fredensgade 2 - Tlf. 1555

FARSØE Nielsen

Malerfirma
Silkeborg . Skolegade 34
Tlf. 1820

»HOTEL GUDENAA«

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

HARRY NIELSEN

Smedemester
Udfører Arbejder for DSB
Laven . Tlf. 37

Anders Andersen

Tømmer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for DSB
Langaa - Aagade 17 - Tlf. 41

Th. Jivertsen & Søn

Alt Blikkenslagerarbejde udf.
Leverandør til DSB
Skanderupgade 3
Skanderborg . Tlf. 263

Jens Georg Olesen

Aut. Skorstensfejermester
Udfører Arbejder for DSB
Skanderborg . Nørregade 66 . Tlf. 424



Aage **Kristensen**

Aut. Skorstens-
fejermester
Hammel . Tlf. 239

Privatbanernes skæbnetime

Kan garantiperioden ikke holde?

Privatbanegeneralforsamlingen

Sammenslutningen af danske privatbaner holdt d. 5. sept. årsmøde i Århus, og det var naturligvis de stadigt voksende underskud, der optog sindene mest.

Kun 8 baner har overskud, og dette er faldet fra 503.000 kr. sidste år til 471.000 kr. i år. 39 baner møder med et underskud på tilsammen 10,4 mill. kr. mod et underskud sidste år på 8,3 mill. kr., altså en stigning på over 2 mill. kr.

Årsagerne hertil er de stigende udgifter især til lønninger og til olie. Sidste år dækkede staten 4.277.500 kr. af underskudet eller ca. 52,1 pct. Det er privatbanernes håb, at staten i år vil yde et noget større tilskud i betragtning af, at staten er storaktionær i de fleste privatbaner, at DSB har en anelig indtægt i samarbejdet med privatbaner og at opretholdelsen af de danske privatbaner i høj grad må være en samfundsopgave, hvilket krigstiden klart beviste.

De 5 mill. kr. af privatbanernes underskud på tilsammen 10,4 mill. kr. hidrører fra banernes reguleringstillæg til banernes pensionister, og man fremsatte på mødet krav om at staten overtager betalingen af disse beløb. Der fremsattes ligeledes krav om, at statens maksimumsbidrag til dækning af banernes underskud forhøjes fra 60 til 80 pct.

Mødet opfordrede regering og rigsdag til snarest at nedsætte et hurtigt arbejdsudvalg, der skal fremkomme med forslag til en samlet trafikordning for hele landet.

Likvidering

Privatbaner med underskud har eksisteret i mange år, og staten er forlængst blevet storaktionær, dels ved fra starten at have investeret en del af startkapitalen, dels ved efterhånden at have udvidet sine tilskud til modernisering o. l. Med offentlige og med private midler er der idag investeret 140 mill. kr. i privatbanerne. Det

vil således ikke kunne betale sig for staten at lade de hårdst nødstedte baner likvidere, da en sådan næppe ville kunne indbringe de til pensionsforpligtelserne nødvendige beløb.

Men en fortsat hængen sig i større og større statstilskud kan ikke virke tilfredsstillende for banerne og deres personale. Hvorfor da ikke straks finde udvej til at gøre banerne rentable. Det nytter intet at sætte sig ned og vente sig noget af en revision af trafiklovene.

Trafikministeren

var tilstede på generalforsamlingen, hvor han kom med en række alt andet end tilfredsstillende udtalelser:

Det er muligt, at man før eller siden må foretage en fuldstændig omkalfatring af hele landets transportvæsen, men at han dog ikke troede, det i øjeblikket var muligt og heller ikke, at der var stemning herfor. Derfor ville man antagelig i en del år fortsætte med det nuværende system, hvilket vil sige, at privatbanerne ikke skal nedlægges, men må søge at få en ordening med en vis statsstøtte.

Trafiklovene skal nu til revision, og privatbanernes ønsker vil blive medtaget i overvejelserne. Ministeren kunne dog allerede nu sige, at det ville blive politisk umuligt at røre ved den frie lastbilkørsel, så her skulle privatbanerne ikke vente sig noget fremskridt.

Med hensyn til de økonomiske krav, ligger det således i øjeblikket, at statens økonomiske forhold er inde i vanskeligheder, så det er ikke det rette tidspunkt at frem-

sætte kravene. Det ville være klogere at vente et stykke tid. Statens betaling af reguleringstillægene ville det antagelig heller ikke på nuværende tidspunkt være muligt at komme igennem med politisk, hvorimod ministeren mente, at bevillingerne til moderniseringen antagelig kunne gennemføres, og en forhøjelse af underskudsdekningen ville muligvis også kunne sættes igennem, selvom det langtfra blev til de krævede 80 pct.

Trafiken må tilbage til landevejen igen

Da man for 100 år siden begyndte de mange store anlæg af jernbaner, flyttede man trafikken fra landevejen ind på banerne. Nu har biltrafikens udvikling medført, at trafikken, i hvert fald foreløbig for sidelinierne vedkommende, må flyttes tilbage til landevejen igen. Desværre har lederne af vort trafikvæsen været alt for længe om at se denne sandhed i øjnene.

I begyndelsen af tyverne kunne alle og enhver, der var i besiddelse af en last- eller personbil ligegyldig hvilken stand, begynde rutedrift. De mænd, der stod for trafikvæsenet den gang, så nærmest med et medlidende smil på denne nyskabning i trafikken. Ak, de par mennesker og den smule gods, de kan befordre, vil aldrig kunne genere vore jernbaner. Det er os, der har materiellet til de transporter, der betyder noget.

Lidt efter lidt begyndte jernbanerne at mærke, at det svandt foruroligende i både gods- og personbefordringen, og de bevillende myndigheder fortsatte med at uddele koncessioner både til højre og til venstre.

Idag mere end 30 år efter ligger hele landets trafiksystem uden ordentlige retningslinier til skade for såvel baner som biler.

Anderledes i Sverige. Der kender man så godt som intet til at private har koncessioner på offentlig transport til skade for

Aktieselskabet

Aarhus Privatbank



Aarhus
Hovedkontor

København
Nygade 1

banerne. Langs alle veje i Sverige viser skiltene for stoppestederne, at her er det SJ, der besørger trafikken.

Lollandsbanen har vist vejen

Det må være det eneste rigtige at opføre med jernbanedriften på de mindst rentable strækninger og gå over til kørsel med bil ad landevejene i stedet for fremdeles at jamre over private fragtmænd, hjemstavnsbusser, og hvad det nu hedder altsammen.

Dette vil uden tvivl blive til befolkningens bedste. Et eksempel på, hvad den nuværende nægtelse af koncesioner til bilruter for at beskytte banerne kan medføre af ulemper for en egns befolkning, har man fra det afsides liggende Lango, hvor stedets skolelærer fortæller følgende om de trafikale forhold der:

Vi har ingen vognmand herude, men enkelte har privatbil, og vi ved gerne lidt om, når bilejerne skal til byen og får tit lov at køre med. Ellers må vi tage til Kappel station. Tre gange om ugen kører fragtmænd til Kappel, og der er gerne en bæk under sejlet, men det er selvfølgelig ikke den behageligste transport, navnlig ikke for ældre mennesker. Skal man til Nakskov på den måde, bliver rejsen ikke billig, og desuden skal man gå i Nakskov

hele eftermiddagen og vente, til aftentoget går hjem. Vi har også mange skolebørn, der med mellemrum skal til tandlæge, men i sådanne tilfælde lejer vi en rutebil. Jeg tror nok, det kunne betale sig at køre rutekørsel fra Lango. Hidtil har det ikke været muligt at få koncession hertil af hensyn til Rødbybanen, men nu ændrer det forhold sig forhåbentlig.

— Noget lignende gør sig gældende ved Hørve-Værsløvbanen, hvor beboerne gerne vil have en bilrute Haunso—Kalundborg. Hvorfor har banen ikke en sådan rute? Eventuelt i fællesdrift med D.S.B.

Rutebilloven er kostbar

Skal stat og kommuner stadig investere store kapitaler i banerne, så må disse også have en selvfølgelig ret til at besørge trafikken på landevejene, hvor nu private bilfolk ødelægger banernes økonomi.

Ved nugældende rutebillovs vedtagelse blev statens indflydelse på nye koncesioner betydeligt indskrænket, idet afgørelserne er lagt i de lokale myndigheders magt, netop de kredse, der til daglig sætter sig mod statstilskud og kræver sparsommelighed med offentlige midler.

Her går det godt, her bor de trossede, og stat og kommuner betaler gildet!

der svarer til total ødelæggelse af bare en å to sveller, er fortjenesten ved skumningen yderst problematisk. b.

Afgangstavler

Der er på vore banegårde opsat tavler, som viser togenes afgangstider, den retning, hvori de kører, og hvilken perron de afgår fra. Altsammen udmærket, forudsat at de rejsende i forvejen er nøjere orienteret eller ikke skal rejse længere end til den station, der er angivet på tavlen. Altså f. eks. for Københavns vedkommende til Korsør, Gedser, Kalundborg eller Helsingør. Men for de, der skal rejse længere, er oplysningen meget mangelfuld.

Selv om de anvendte tavler ikke rummer plads til mange oplysninger for hvert enkelt togs vedkommende, kunne der godt være angivet, om et tog kun løber til Korsør, eller om det fortsætter til Aalborg, Esbjerg, Sønderborg, Hamborg, Rom, Paris, London eller andet sted, og om det f. eks. kører til Struer over Langaa, over Esbjerg eller over Herning.

I andre lande ser man på adskillige større stationer anbragt store tavler, som for fjerntogenes vedkommende foruden afgangstid angiver hele togets rute, endda med ankomsttider til endestation og de vigtigste stationer undervejs. Dette er ubetinget godt, og noget tilsvarende kunne uden større udgift praktiseres her, i hvert fald på de større banegårde, hvor der kommer mange udlændinge. Har man selv prøvet at rejse i udlandet, ved man, hvor betryggende det er, når man på en tavle kan læse sig til rigtig og tydelig besked, fremfor at måtte gå og spørge sig frem, måske endda på et sprog, man dårligt magter, eller gå og prøve at finde en person, som man kan gøre sig forståelig for, og som ved besked. l.

Uniformerne

Som meddelt i sidste nr. af JERNBANE-BLADET, står jernbanepersonalets uniformer overfor en revision, og personalets repræsentanter har givet udtryk for, at man ønsker at komme bort fra guldknapperne og de iøjnefaldende distinktioner.

Dette kunne tyde på, at man helt glemmer formålet med uniformeringen, nemlig

Månedens emner ...

En lys stribe.

Når man ser langs ud ad vore banelinier, lægger man mærke til en lys stribe omtrent midt mellem skinnerne, på dobbeltsporede baner lid til venstre for midten, hvor sveller og ballast har en lysere farve, skærverne er renere der end andre steder, og den mørke farve, som svellerne får ved imprægneringen, er forsvundet.

Dette er en følge af lokomotivernes skumning. Som et led i bekæmpningen af kedelstensdannelsen i lokokedlerne og for at begrænse den kostbare udvaskning af disse har man anbragt en såkaldt skumehane, der holdes åben under kørselen og til stadighed lader en smule vand fra

kedlen løbe. Det varme vand vasker sveller og skærver rene. Skærverne tager formentlig ingen skade deraf; selv om det bidrager til forvitringen, er det en så langsom proces, at man næppe behøver at regne dermed. Derimod er det højst sandsynligt, at svellerens levetid forkortes ved, at imprægneringen forsvinder, og træet skornes. I hvert fald bør sagen undersøges og overvejes, hvis det ikke allerede er sket.

Der må kunne træffes foranstaltninger, så ødelæggelsen undgås, enten ved at lede vandet ud til siden, så det kommer uden for svellerne, eller på anden måde, for hvis der for hver lokoudvaskning, der spares, sker en samlet nedbrydning af sveller,

Husk billetten — glem ej heller lidt **Carlett** karameller



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

Gælder det Kjole eller Frakke saa:



Herning Konfektion
ØSTERGADE 30 . TLF. 1901

det: at gøre det tjenestegørende personale tydeligt og let kendeligt, således at enhver straks kan se, om det er en af jernbanens tjenestemænd, man har for sig, og at personalet indbyrdes kan være nogenlunde på det rene med, hvem der er hvem og hvad. Det har jo dog betydning, at man kan se, at den, der giver en ordre (f. eks. afgang), også har myndighed dertil, og at man kan kende den, man ønsker at henvende sig til. Man kan let tænke sig til forvirringen på en større station, hvis f. eks. vognopsynsmanden og fungerende stationsbestyrer eller togbetjenten og rangermesteren ser ens ud.

Man kunne jo gå over til helt at afskaffe uniformen og lade alle bruge overall og så forsyne enhver med et tydeligt armbind, der angav vedkommendes funktion.

Men man må ikke glemme, at uniformen har en mission overfor forretningens kunder, som sætter pris på at blive betjent af personale, der ser ordentligt ud i tøjet og er let kendeligt. Man må tage menneskene, som de nu engang er, og selv om man ikke er uniformstosset, henvender man sig ikke med samme tillid til en mand med sixpence og overall som til den, der bærer gyldne stjerner og kroner. Manden kan være lige god; det er der ikke tvivl om; men man har ikke samme tillid og tiltro til ham, når man ikke kender ham personlig. Det er det samme, som at man har større tillid til de oplysninger, man får af en uniformeret politibetjent, end til de, man får af en tilfældig person på gaden, når man ikke kender nogen af dem.

Man må heller ikke se bort fra den betydning, det har, at udenlandske rejsende på vore baner modtages af personale i pæne og ordentlige uniformer, ikke bare velklædte med en eller anden uniformshue på, men tydeligt uniformeret. Det giver tillid og indtryk af en orden og et system, som man trygt kan give sig i vold.

For personalet vil en beklædning, der så lidt som muligt afviger fra almindelig civil, måske nok være at foretrække, men for institutionens, for landets og for kundernes skyld må uniformeringen være tydelig og let kendelig uniform, og vil man ikke bruge guld, stjerner og striber, må man finde på noget andet. D.

Mangel på lokofyrbøder-aspiranter

I en ledende artikel i DANSK LOKOMOTIV TIDENDE for 5. september opfordres lokopersonalet til at agitere for tilgang af aspiranter til lokofyrbøderstillingerne. Der mangler ansøgere til disse stillinger, og Jernbaneskolen har måttet inddrage et lokofyrbøder-kursus, fordi der ikke har været elever at indkalde dertil. Bladet skriver:

»— Begge distrikters maskintjeneste



er næsten udgået for ansøgninger. Selv om der fra de to ledelsers side er udfoldet megen anstrengelse for at skaffe aspiranter, og der har været annonceret i dagspressen landet over, er der ingen fremskridt at spore.

De gode fortjenester ude i privatindustrien trækker i dag ungdommen til sig, medens tjenestemandslønningerne for den faglærte gruppe ikke på nuværende tidspunkt kalder på de samme mennesker.»

Dette sidste er, hvad man må kalde meget forsigtigt og diplomatisk skrevet. Man kan vist næppe sige, at det så meget er de gode fortjenester ude i privatindustrien som derimod de dårlige lønninger for lokotjenesten, der afholder de unge håndværkere fra at søge lokotjenesten. Det ville have været mere naturligt, om D.L.T. havde skrevet: »Så længe lønnen for en loko-

fører på ældste lon ligger under eller kun på højde med, hvad en almindelig håndværker tjener, er det ganske i sin orden, at de unge ikke søger stillingerne som lokofyrbøder-aspiranter, idet de aldrig vil kunne regne med senere at indtjene den mindre indtægt, de vil få i årene som aspirant, som lokofyrbøder og som lokofører på de første lontrin, og at der aldrig vil blive nogen godtgørelse for at ombytte en regulær normal arbejdstid med en uregelmæssig, ubehagelig og helbredsnedbrydende tjeneste.« Svend.

Pristalshysteri

Så fik vi igen en reguleringstillægsportion på en halv snes kroner om måneden, og skal man tage efter, hvad storstedelen af dagspressen skriver, er det os så inderligt misundt. Man har efterhånden set sig gal i hovedet på pristalsberegningen og den deraf følgende lonregulering. Da engrospristallet i den senere tid fortsat er faldet, vil man mene, at også det pristal, der er udtryk for leveomkostningerne, og hvorefter lønningerne reguleres, skal falde, og når det ikke gør det, men tværtimod stiger, giver man pristalsberegningen skylden. Man kan jo ikke mere sige, at det er verdensmarkedet, som bestemmer priserne,

Aarhus Amtstidendes Bogtrykkeri



Tlf. Aarhus 200

og at det er noget, vi ingen indflydelse har på, og vil man ikke indrømme, at den forhøjelse af hjemmemarkedets priser, der stadig finder sted, er upåkrævet og kun tjener til at forøge profitten for de producenter og mellemmand, der i forvejen tjener så tykt som aldrig før. Derfor må pristalsystemet holde for.

Da man ikke direkte kan benægte, at priserne er steget, siger man: Ja vel, det er blevet dyrere at leve for os alle, men der er ingen mening i, at en enkelt gruppe af borgere, de med pristalsreguleret løn, alene skal have dækning for de forøgede udgifter. Man glemmer, at en meget stor del af de øvrige borgere allerede har taget dækningen og mere til gennem prisforhøjelsen, og at det er denne »forskuddækning«, der har bevirket pristallets stigning. Ligeledes råber man op om, at forskellige poster bør holdes uden for pristalsberegningen, i særdeleshed de direkte skatter. Dette kan for nogle se meget benærende ud, men sandheden er, at skatterne ikke har bidraget til pristallets stigning.

»SAMRAADET«, ministeriernes maa- nedsblad, for aug.-septbr. skriver herom blandt andet: »Men heller ikke en undersøgelse af skatternes indvirkning på pristalsberegningen siden tjenestemandsløven af 1946 giver ud fra et samfundsmæssigt synspunkt tilstrækkeligt underbyggede saglige argumenter for et stormløb imod, at disse er medtaget.

Som bekendt reguleres skatteposten ved pristalsberegningen kun en gang om året — ved beregningen af julipristallet — og det viser sig her, at skatterne i 1946 udviste en nedgang på 20 kr. og i 1947 en mindre forhøjelse, der i hvert tilfælde ikke overstiger de 20 kr.s nedgang i 1946, således at bevægelsen i de to år ophæver hinanden.

I 1948 steg skatteposten med 32 kr., i 1949 og 1950 faldt den med henholdsvis 73 kr. og 213 kr., medens den i 1951 steg med 204 kr. og i 1952 med 186 kr. Selv under hensyn til stigningen i 1952 er skat- testigningen af meget beskedent omfang siden 1946.

Af de af »pristalsudvalget« i betænkningen af 15. februar 1952 tilvejebragte oplysninger fremgår da også, at pristallet ville

have været højere, hvis de direkte skatter var blevet holdt udenfor pristallet, således at skatteposten har virket pristalsdæmpende i stedet for pristalsforhøjende, og dette er formentlig stadig tilfældet, selv efter forhøjelsen i juli 1952.

I udvalgets betænkning er problemet om pristallet som lønreguleringsfaktor undersøgt til bunds, og udvalget kom til det resultat, at det måtte anses for hensigtsmæssigt at bibeholde posten for direkte skatter i pristallet.«

Så ved man altså det, og man kan vist ganske roligt gå ud fra, at »SAMRAA- DET« er rigtigt underrettet. Skal der iøvrigt være nogen mening i pristalsberegningen, må det være en selvfølge, at man ikke udelukker enkelte udgiftsposter. L. D.

Postekspedition

Enhver, der har været beskæftiget ved postekspedition på landstationerne, er klar over, at det er en urimelig lille afgift, som postvæsenet betaler banerne for dette arbejdes udførelse. På langt de fleste landstationer er forholdet det, at postarbejdet udgør den væsentlige del af personalets arbejde.

Men det er kun banerne, at postvæsenet kan nøjes med at underbetale. Da jernbaneekspeditionen på Næsby st. blev lukket i foråret, måtte postvæsenet oprette anden ekspedition i Næsby. Medens postvæsenet kun havde ydet banen 5000 kr. om året for postarbejdet på Næsby st., må man nu give 9000 kr. for at få postarbejdet udført der.

Med hvilken ret kan postvæsenet få banerne til at udføre postarbejdet til tabgivende betaling for disse?

Drikkepenge på færgerne

Der har i sommerens løb flere gange været klaget over, at de rejsende afkræves betjeningsafgift (dette ord svarer bedre til formålet end drikkepenge) på færgerne, når man selv henter varerne ved buffetten.

Den tidligere restauratør på Storebælts- overfarten, Carl V. Jensen, der nu er restauratør på Østerport st., fejrede den 1. oktober 40-års jubilæum som restauratør ved D.S.B. og kom i et interview i dagens

anledning ind på spørgsmålet om betjeningsafgiften på færgerne.

Restauratør Carl V. Jensen siger ligeud, at tjenernes drikkepenge er urimelige. — Der er noget urimeligt og uretfærdigt i, at en tjener skal have 15 øre for at stille en øl til en krone hen på bordet. Hvem siger, at en tjener skal have en indtægt på 40.000 kr. om året? Folk går uden om restaurationerne i dag.

Nå, det er vel ikke udelukkende tjenernes drikkepenge, der får folk til at holde sig borte. Det er ganske simpelt blevet for dyrt for de fleste at gå på restaurant. Men det er givet, at drikkepengene også spiller en rolle. I hvert tilfælde er det helt urimeligt, at man på Storebælts-færgerne skal betale drikkepenge for det smørrebrød, man selv henter ved buffetten. Vi har ofte undret os over, at det virkelig kan lade sig gøre at tvinge folk til at lade sig beskatte på den måde uden at få den mindste service for pengene. Carl V. Jensen finder ikke blot, at tjenernes drikkepenge er urimeligt høje, men også, at det er helt urimeligt at kræve drikkepenge, hvor der er tale om selvbetjening. Mon ikke restauratøren her giver udtryk for det store publikums opfattelse af denne sag? Strengt taget, siger han, har tjenerne i dette tilfælde slet ikke krav på drikkepenge. Men folk er jo i det hele taget alt for medgørlige. . . .

Man glæder sig for så vidt som publikummer over at få dette skudsmål fra en gammel tjener og restauratør. Men det er jo i virkeligheden sørgeligt, at det er publikums egen skyld, at tjenernes drikkepenge i så mange tilfælde er blevet helt urimeligt høje. Ja, det er i virkeligheden tragikomisk, at man yder drikkepenge i et tilfælde, hvor det er kunden, der gør hele arbejdet! Vist er vi for medgørlige! Det ville være velgørende, om en og anden tog mod til sig næste gang ved smørrebrøds- disken og lavede lidt vrøvl. Færgernes restauratør gennem 35 år ville glæde sig over et sådant initiativ. Han har gjort sit til at vise vej frem, hvor der er tale om — drikkepenge for ikke præsteret ydelse!

LOUWS Bogtrykkeri

Leverandør til DSB

GLOSTRUP

Herstedøstervej 9 . Tlf. 1442

GULDSMEDEFIRMAET

JOHS. SVINTH

v/ Marie Roloff

Forlovelsesringe . Fest- og
Brudegaver

AARHUS . TORDENSKJOLDSGADE 65
Telf. 687

Landsretssagfører

KNUD THIEDE

Ryesgade 11
(Hj. af Rosenkrantzgade)
Aarhus - Tlf. 8325



Plaff
Symaskiner

Aarhus . Parkallé 7
Tlf. 5828 - 4637

Månedens interview

ved Harald



Lidt om gamle dage og om 43 år på samme station

Portør H. C. Lund havde den 1. juni været ansat i 43 år, og alle årene gjort tjeneste på Frederiksberg station.

»Jernbane-Bladet« har talt med Lund og bedt ham om at fortælle lidt om sin barndom og sine indtryk fra de mange års tjeneste ved D.S.B.

— Fortæl lidt om din barndom for at gøre en begyndelse?

— Ja — hvis *det* har nogen interesse, så skal jeg med fornøjelse fortælle, så godt jeg husker.

— Hvor gammel er du, Lund, og hvor er du født?

— Jeg er født den 8. februar 1885 i en lille sjællandsk landsby, der hedder Hømb. Vi boede i et lille stratækt hus med to stuer, og jeg kan tydelig huske, petroleumslampen hængte i en krog i loftsbjælken og lyste med sit gullige skær. Der var hyggeligt, når vinduesstykkerne, som vi kaldte dem, var hængt for vinduerne, og tørvene lå og glødede i kakkelovnen. Der er noget vist hyggeligt at være inden døre om vinteren, når blæsten suser udenfor.

— Havde din far sit eget hus?

— Ja, det havde han, men huset hørte under et stort gods, og min far måtte betale termin 2 gange om året, jeg tror nok han betalte 85 kr. ialt.

— Hørte der noget jord til huset?

— Ja, 2½ td. land jord, og vi havde altid 2 køer, grise og mange høns, så vi manglede aldrig mælk, fløde og æg, og i jorden havde vi mange kartofler.

— Hvor mange børn var I?

— Vi var 5 børn, og vi måtte jo tidlig hjælpe til i hjemmet, ja også for fremmede. Før jeg blev konfirmeret måtte jeg arbejde på Hømbgården, hvor jeg fik 50 ore om dagen på egen kost, og ældre gifte daglejere fik 1 kr. om dagen, undtagen i høsten, da fik de 2 kr.

— Kan du huske noget hjemmefra?

— Ja, jeg kan huske, at mor kærnede smør, og hun opdrættede kyllinger og ællinger, det var en stor fornøjelse for hende og samtidig en stor hjælp til hjemmet. Min mor døde i efteråret 1889 — i barselseng.

— Kunne familien leve af, hvad jord og fjerkræ gav?

— Nej, det var ganske umuligt, nær far var herskabskusk på en stor gård, der lå lige i nærheden af vort hus. Som barn glædede jeg mig altid over at se, når far skulle ud at køre for herskabet. Jeg husker så tydeligt, at han havde et par brune heste, som han havde dresseret til at dreje ved den rigtige side af vognstangen, og jeg kan også huske, når far skulle være rigtig flot, så havde han uniform på, en langskødet sort frakke med klare knapper, kasket med sølvtrisse, rødtribet vest, gule spidsbukser og langskaftede blanke støvler. Når far havde spændt hestene for og kørt for døren, så måtte jeg blive stående i et hjørne ved vognporten, til far var kørt over gårdspladsen med herskabet, så skulle jeg skynde mig hjem. Vi havde en god far, han var så samvittighedsfuld med alt, hvad han havde med at gøre, og alting skulle være efter en snor. Far kørte meget for herskabet, så der var ikke så megen tid til at passe det derhjemme, men han havde denne plads i 25 år.

— Kunne din far så leve af det, som hus og jord kunne give?

— Nej, nej — han blev landpostbud på vores egn, så havde han lidt tid midt på dagen til at passe vort hjem. Økonomisk set var det ikke stort bedre, men far havde da fri om søndagen og midt på dagen, han fik 40 kr. om måneden til at begynde med og hue og jakke, men hvis far blev syg, skulle han selv skaffe en afløser til at gå

turen og betale ham af sin løn og vist mere endda.

— Hvor lang var turen at gå?

— Turen var ca. 3 mil og fra vort hjem og til posthuset i Ringsted var der ca. ¾ mil, så det var jo en lang tur, og foruden breve og aviser, var der ofte mange pakker. Jeg kan huske, at jeg ved juletid mange gange har hjulpet far. Men så købte far en lille hest og vogn og kørte så til Ringsted, hvor køretøjet stod til han kom tilbage fra turen. Jeg måtte jo også hjælpe til derhjemme.

— Hvor gammel var du dengang?

— Jeg var 10 år. Og efter at far havde fået hesten var der jo meget jeg kunne ordne med jorden, far sagde så tit: Se, hvor pænt du har lavet det, jeg kunne ikke have gjort det pænere, og så var jeg meget stolt.

— Hvordan ved juletid, I havde da juletræ?

— Ja, jeg kan huske far kom hjem med et pænt lille juletræ til 35 øre, det blev smukt pyntet med flettede kurve og kræmmerhuse, hvori der blev lagt brune pebernødder, og ikke noget andet. Chokolade og konfekt var der ikke noget af som i vor tid. Træet kom aldrig ud af stuen før efter 6. januar.

— Du har slet ikke fortalt noget om skolen, for du gik da i skole?

— Jo, vist gik jeg i skole, og det jeg husker bedst fra min skoletid var, at når jeg skulle til eksamen, så fik jeg 30 øre til at solde for, og det var jo mange penge den gang, men jeg kan også huske, at jeg købte ikke for alle pengene til mig selv, jeg havde altid noget med hjem.

— Så har du vel også været i brugsforeningen og levere æg?

— Ja, mange gange. Fra mit hjem og til brugsen, som lå i det nærmeste sogn, der

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi
Leverandør til DSB
Rymsgade 27, 1. Sal
Aarhus Tlf. 3720

Gartneriet Belgrano

En smuk Buket, en flot Krans til
en billig Pris.
Hj. af Vibyvej og Tousvej - Telf. 92
Aabyhøj

Gælder det briller!

gå da altid til
SPECIAL-OPTIKER
Knud Ibsen
Langgade 26 - Nykøbing F. - Tlf. 513

Sønderjylland

Karl Fr. Schmidt

Brøndborer, Blikkenslager og
Installationsforretning
Christiansfeld . Tlf. 11



Forlang den kendte

Margarine

Tøtthund-Margarinefabrik

Emil Thiesen

Sadelmager & Møbelpolstrer
Udfører Arbejder for DSB
Tønder - Kogade 3

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilsbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Chr. Jørgensen

Tomrermst. og Entreprenør
Udfører Arbejder for DSB
Haderslev . L. Bakkevej 3 . Tlf. 21553

Fyn

Sv. Kern Hansen

Clarmester
Udfører Arbejder for DSB
Svendborg - Korsgade 2
Tlf. 290

Det gamle kendte Firma

Svendborg Ligkistemagasin

v/ Hans Nielsen & Søn
Svendborg - Fruestræde 10
Tlf. 264 (2 Ledn.)

Begravelses og Ligbrændinger.

E. H. Christiansen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Svendborg - Nyborgvej 15
Tlf. 1159

Kværndrup Smede- og Maskinforretning

v/ N. Chr. Larsen
Centralvarme - Sanitet
Udfører Arbejder for DSB
Kværndrup - Tlf. 69

HOTEL NYBORG

Godt luftige Værelser
Nyborg - Adelgade
Tlf. 294 - 994

HAVNEKIOSKEN

Dag- og Ugeblade - Papir -
Telegrammer
Nyborg . Dronningensvej 4 . Tlf. 778

hed Veterslev, var der lang vej. Jo, der var jeg tit og solgte æg og fik 1 kr. for snesen, og så fik jeg varer med hjem. Dengang købte vi rå kaffebønner, og mor brændte dem sorte på en stegepande, det røg og osede, så det kunne lugtes langt væk, og så var det gerne min bestilling at male bønnerne i en lille firkantet kaffemølle, og så kan jeg huske, at vi købte en lille cikorie til 6 øre og en stor til 12 øre. Brugsmanden havde mange børn, og fhv. borgmester i København, P. J. Pedersen, var hans ældste søn. Jeg har nogle gange set ham sidde ved sin faders pult og føre et eller andet regnskab, når han havde ferie fra seminariet. Han var jo skolelærer inden han kom ind i det kommunale arbejde. Såvidt jeg ved lever han endnu, han er vist 82 år nu, og træffer jeg ham, så letter jeg på hatten, og han slipper ikke for en samtale om vores hjemegn.

— Hvor længe boede I i det lille hus?

— Der boede vi ca. 20 år, så flyttede vi til Ringsted, jeg kunne jo ikke blive ved med at være hjemme, så da jeg var 17 år måtte jeg ud at tjene, og jeg nåede den svimlende løn af 200 kr. årlig.

— Jeg har jo set dig til vore soldaterjubilæer, så du har da også været soldat?

— Ja, da jeg var 19 år var jeg på session, men de sagde til mig: Gå hjem unge mand og bliv et par tommer højere. Og så var det jo coutume den gang, at den der blev sendt hjem, måtte give øl til dem, der var taget til soldat, så jeg måtte give øl den dag. Efter et par års forløb meldte jeg mig igen, og så blev jeg taget til infanterist, jeg var måske nok vokset een tomme til. Men jeg kunne godt lide at fortælle, at da vi kom til Ringsted, fik jeg plads i en købmandsgård, ejeren var en gammel jøde, han gik med lorgnetter med kæde, og så røg han store cigarer ustandselig hele dagen. Hos ham var lønnen 10 kr. om måneden, men så tjente jeg lidt, når der var nogen der staldede op hos os, i drikkepenge fik jeg gerne 25 øre for et enspænderkøretøj og 35 øre for et tospænder.

— Hvornår søgte du så til DSB?

— Ja, ser du i 1907 blev jeg soldat og var det i lidt over 2 år. Så søgte jeg ind til jernbanen, og 4 måneder efter, at jeg søgte, blev jeg ansat. Jeg tiltrådte min plads på Frederiksberg station den 15. maj 1909, og dengang var der jo endnu den store trafik mod Korsør, Kalundborg og Masnedsund, den ophørte jo først i 1911 da Hovedbanegården og Valby blev taget i brug.

— Hvordan spændte det så af, det måtte da være underligt at komme fra landet og ind til hovedstaden?

— Ja, nu må du jo huske, at jeg havde været ved militæret i 2 år, så jeg var jo ikke en der lige kom ind med »4-toget«. Men straks da jeg meldte mig, var der en

ældre assistent af den gamle skole, der kom med et målebånd og målte mig til den første jernbanehue, lidt senere fik jeg en fløjlstroje og en kappe. Noget af det første arbejde jeg skulle udføre var at være perronvagt og kalde ud til togene, og så skulle jeg være anden mand ved bommene ved Falkoneralle for at hjælpe til ved nedlukningen. Jeg skulle også passe lamperne i signalmasterne, og det var jo med en vis følelse, at man gjorde det, man skulle være forsigtig med ophejsningen at ikke olielygten slukkede, og man skulle sørge for, at det røde glas kom til at sidde i den rigtige stilling, og så skulle jeg tænde olielamper i kupéerne, de skulle jo tændes oppe på taget af vognen. På varehuset var jeg også, og da jeg begyndte der var der en overportør der tiltalte mig med »De«, men da vi lærte hinanden at kende, sagde han, — at vi to må vist hellere sige du til hinanden, — men disciplinen fortsatte, hvad jeg også synes var helt i sin orden.

— Kan du ellers huske noget særlig fra dengang?

— Ja, i de første 2 år jeg var her, havde vi juletræ og dans i 3. kl. ventesal. En kollega var rklædt ud som julenisse og legede med børnene, og det personale, der havde tjeneste, kom ind engang imellem og smed jakken og fik sig en lille svingom, senere på aftenen blev der serveret chokolade til børnene i 2. kl. ventesal.

Nå, jeg blev imidlertid portør med 100 kr. om måneden og fridag hver 14. dag.

— Hvem var stationsforstander den gang?

— Det var stationsforstander L. G. Johansen, en mand af den rigtig gamle skole, straks jeg så ham, fik jeg det indtryk, at han var meget streng, men da han talte til mig, viste det sig, at han var en fin personlighed som chef.

— Kan du nævne noget særligt tilfælde?

— Ja, f. eks. mange gange var der læsset mælkespande ud på perron 3, og dem skulle vi bære over på perron 1, så var vi som regel så mange, at vi kunne danne kæde, og på den måde gik det jo lettere, hvis der så manglede en mand i kæden, og stationsforstanderen så det, så var han ikke bange for at tage fat.

— Der er sket store forandringer siden den gang?

— Ja, absolut, — den første forandring vi mærkede var indførelse af det elektriske afgangssignal. Udenfor kommandoposten hængte en stor malmklokke og på denne slog den fungerende afgang — et eller flere slag — henholdsvis for de tognumre det gjaldt, og så fløjtede togføreren afgang, og derefter gentog lokoføreren signalet og så kunne toget køre — nu hører man jo kun togføreren afgangssignal. Forstanderen havde tjeneste hver dag fra 12—

15, indtil gasværkstoget var kørt, dette var altid konstant, hvorefter han gik op i lejligheden og hentede sin svage hustru og kørte hende i rullestol frem og tilbage på perronen. I 1912 havde stationsforstanderen 50 års jubilæum, og så mange det lod sig gøre, var oppe i lejligheden for at gratulere. Inden vi var færdig ved kaffebordet måtte jeg rejse mig, og bede undskyldte, at jeg måtte gå, da jeg skulle køre tog til Nørrebro, og hertil svarede stationsforstanderen, ja, når De skal til Nørrebro Lund, så må De ha' en lille en — inden De kører. Stationsforstander Johansen tog sin afsked i 1916, 70 år gammel.

— Hvem var så den næste stationsforstander?

— Det var Ulsøe-Bruhn, han kom fra Nørrebro, han kunne godt være noget streng — han bar respekt om sig, men han kunne også være rigtig behagelig at tale privat med.

Stfst. Ulsøe-Bruhn blev syg af sukker-syge og var en stakkel på det sidste, han måtte bæres omkring i lejligheden. Ulsøe-Bruhn døde i 1923 kun 63 år gammel.

— Hvem kom så efter Ulsøe-Bruhn?

— Ja — nu tror jeg der var rift om stillingen, man hørte da at der var mange der søgte den. Men min tredje chef blev godsekspeditor G. Bentzen fra Østerbro, han havde tidligere været overassistent på Frederiksberg station fra 1906—1911 så ham kendte jeg rigtig godt, han var på færde alle vegne, det var jo en stor stilling i gamle dage. Men så kom den store overraskelse med de 65-årige, og forstander Bentzen måtte holde op.

— Nå, hvem blev så den næste?

— Ja, du kan tro vi var alle spændt på, hvem vi nu skulle have til chef. Stemningen var spændt, og nu begyndte rygterne at svirre, og de fleste rygte sagde at det blev kontrolør C. Brodthagen fra Gb. —

og det passede også. Han var meget tjenstivrig, forlangte meget og spurgte om alt, men han var retfærdig og gjorde ingen forskel på høj eller lav, og sparede heller ikke sig selv. Stationsforstander Brodthagen blev pludselig meget syg, og døde efter få måneders forløb kun 59 år gammel.

— Så skulle I have ny chef igen?

— Ja, og denne gang blev min femte chef, overkontrolør Jepsen fra Nyborg. Han satte stor pris på orden og renlighed, han var flink og vi vekslede tit muntre replikker, når han passerede mig. Stfst. Jepsen tog sin afsked på grund af alder den 1. december 1950. Min sjette, og antagelig sidste chef, blev trafikinspektør P. A. Holm, fra personalekontoret i 1. distrikt,

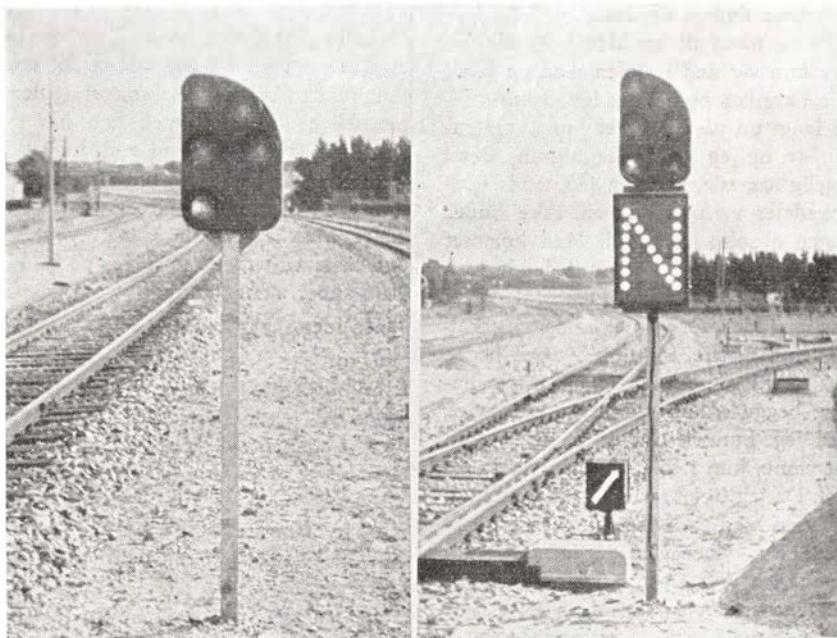
som man tit møder med et venligt »god dag« — og hvordan det hele går.

— Og nu du er kommet op i årene, og tænker tilbage på alt det du har fortalt, er du så tilfreds med som det hele er gået?

— Ja, absolut. Ja, mange år er svundet hen, og jeg begynder at blive ældre, min nuværende plads som billetkontrol har jeg haft i 20 år, et godt og lærerigt arbejde — indenfor et vist område. — Fra disse mange år, kan jeg kun se tilbage på et godt samarbejde og god forståelse blandt alle mine overordnede, kolleger og medarbejdere. Dette arbejde er jeg også glad for at slutte af med, når tiden eller helbredet kræver det.

Harald.

Det nye signalsystem



Perronudkørselssignaler på Svendstrup J.

I august nr. er der under mærket h op-taget en artikel: Signalsystemet.

I artiklen kværules der over, at de nye perronudkørselssignaler på Svendstrup st. i Jylland, for almindelige mennesker er ganske nytteløse og komplet uforståelige, og h kan kun se, at disse signaler kun gør det hele besværligere og mere kompliceret. Dersom h har læst artiklen i JERNBANE-BLADET's juli nr. angående de kommende nye signalsystemer ved DSB, så må han da kunne regne ud, at perronsignalerne på Svendstrup st. er et led i signalgivningen for det nye begreb: afkortet togvej. Det er formentlig også h bekendt, at bestemmelsen om hvor signalerne skal anbringes, foretages af noget så fint som en

signalkommission, og ikke af et eller andet kontor i generaldirektoratet.

Signalet i spor I, der benyttes både af DSB og Nibebanen har bogstavtavle. Signalet repeterer når udkørselssignalet viser grønt — grønt lys i nederste venstre lampe og lysende N, når der er udkørsel til Nibe, og signalet i spor II viser grønt blinklys i nederste venstre lampe for gennemkørende tog til Hobro.

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

Villy Nielsen

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



City
Fodtøj

Aalborg



Fine fornemmelser

»Vi må have taget en bestemmelse,« siger Karoline, idet hun kommer ind og plasker sig ned i en stol. Hun har forskellige måder, hvorpå hun tager plads i en stol, og ved at lægge mærke til, hvordan hun gør det, er jeg straks nogenlunde klar over hendes sindsstemning og hensigter. Sætter hun sig forsigtigt ret op og ned med benene dydigt krydsede, er hun fornærmet og parat til »milde« bebrejdelser. Kaster hun sig ned i stolen med en hånd på hvert armlæn og benene let adskilt strittende langt ud på gulvet, er hun i strålende humør, og jeg kan vente mig en yderst behagelig samtale, selv om jeg, trods hendes særdeles velformede ben, ikke finder stillingen absolut yndefuld. Men kommer hun i rend, siger en kort indledende sætning, idet hun går hen til en stol og så pludselig sidder der — det er det, jeg kalder, at hun plasker sig ned — med begge fodder på gulvet, den ene hånd under hagen og begge albuer støttet på armlænet, så ved jeg, hun vil optage en diskussion om et emne, hun i forvejen har taget stilling til. Da jeg lige havde fået mig anbragt på divanen med en avis på maven og lukket øjnene — jeg sov så dårligt sidste nat — svarer jeg bare: »Ja!« og lader øjnene falde i igen vel vidende, at så let kunne jeg ikke slippe.

»Hvad siger du ja til?«

»Til — æ — til det, du sagde, selvfølgelig!«

»Nej, tag nu lige og vær lidt vågen. Jeg siger, vi må have taget en bestemmelse.«

»Ja, det horte jeg godt, og det siger jeg ja til.«

»Ved du da, hvad det er, vi skal have taget bestemmelse om?«

»Nej, men det får jeg sikkert nok at vide.«

»Tag nu og vær lidt rar. Det er drengen,

jeg mener. Enten skal han blive, hvor han er, eller også skal han til noget andet. Det skal jo afgøres inden den første.«

Sagen er, drengen tog realeksamen i sommer. Den var ikke strålende, ingenlunde, men sådan, hvad man kalde meget hæderlig, og nu skal han jo sættes til noget, hvorved han kan skabe sig en livsstilling. Han har ikke ytret lyst til noget bestemt. Det med at ville være flyver, chauffør, lokofører, sømand og den slags er han kommet ud over. Han fik midlertidig plads på et handelskontor, og der kan han blive som elev, men han har i den sidste tid talt om, at han godt kunne tænke sig at komme i mekaniklære eller lignende, og det synes jeg ærlig talt ville være bedre. Men jeg er godt klar over, at Karoline helst vil have, han bliver på kontoret. Hun synes, det er »finere«.

»Ja, det skal vi jo.«

»Tror du ikke, det er bedst, vi lader ham blive, hvor han er? — Hvis du vil sove, må jeg hellere hente et tæppe til dig.« Hun springer op og henter tæppet, men bliver stående med det på armen og fortsætter: »Når han nu har fået sin eksamen, hvorfor skulle han så rende og være sort og beskidt, ligesom man ser de andre læredrenge.«

»Han skal have lov til det, han har mest lyst til.«

»Lyst og lyst. I den alder har man jo ikke forstand på, hvad der er bedst, og han er jo ikke ked af at være på kontoret. Desuden er det da altid en pænere og mere anset stilling at være på kontor end at arbejde som håndværker.«

»Det er jeg nu ikke så sikker på. I gamle dage så man ganske vist ofte sådan på det, men det gør man ikke mere. Håndværkerne tjener gode penge; det gør kontorfolkene ikke.«

»Der er da mange gode stillinger inden for kontorfaget, fuldmægtige, sekretærer, kontorchefer, og hvad de nu kaldes.«

»Ja, det skal indrømmes. Der er nogle enkelte, som kommer frem, men der er flere, som går i brokkassen, og de allerfleste bliver aldrig til andet end kontorister på en lille løn. En ordentlig håndværker vil altid kunne tjene en rimelig løn, og dem vil der altid være brug for.«

»Der vil også altid være brug for kontorfolk.«

»Ja, med den udvikling, kontoriusseriet vi er inde i, ser det ganske vist sådan ud. Men lad os nu tale med ham om det, når han kommer hjem. Han skal have lov til selv at tage bestemmelsen.«

»Nå, det mener du.«

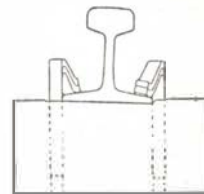
»Ja, aldeles afgjort.«

»Umh.« Så gik hun ud og lukkede døren temmelig bestemt i efter sig, og hun »glemte« helt at give mig tæppet. Hun gik med det igen. Mon det var i tanker? Eller — —? lady.

Millgaard's
Skredderi

Maalkonfektion paa Konto.
Aarhus - Ryesgade 10¹ - Telf. 336

Fjederspigre



Elastic Rail Spike

Company Limited,
LONDON

Repræsentant for Danmark:

Civilingeniør

Aage Christensen

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

H. ALBREKT

Rydbergs Eftf.

Foto Atelier - Portræt- og
Selskabsfotografering

Pasbilleder paa 15 Minutter.

Aarhus . Vestergade 5 . Tlf. 4698

Bruunsgades Kødforsyning

v/ Ernst Christensen

1. Kl. Kød og Paalæg anbefales

Aarhus . Bruunsgade 64

Tlf. 3382

Kongsvang Stenhuggeri

S. Hansen

Gravmonumenter til billigste Priser.

Forlang Tilbud.

Aarhus . Skanderborgvej 100

Kh-Hundested-Grenå-Ålborg

Af Ib V. Andersen.

Fra sommerkøreplanens ikrafttræden d. 18. maj åbnede den nye ekspresrute mellem København og Nordjylland via Hundested-Grenaa. Den nye rute er resultatet af et udmærket samarbejde mellem D.S.B., Frederiksværkbanen og A/S Hundested-Grenaa Færgefart og må ses som et forsøg på at lede en del af trafikken mellem hovedlandet og hovedstaden ad andre og om muligt bedre veje end de vante, for derved at opnå en hårdt tiltrængt aflastning af Storebæltsoverfarten.

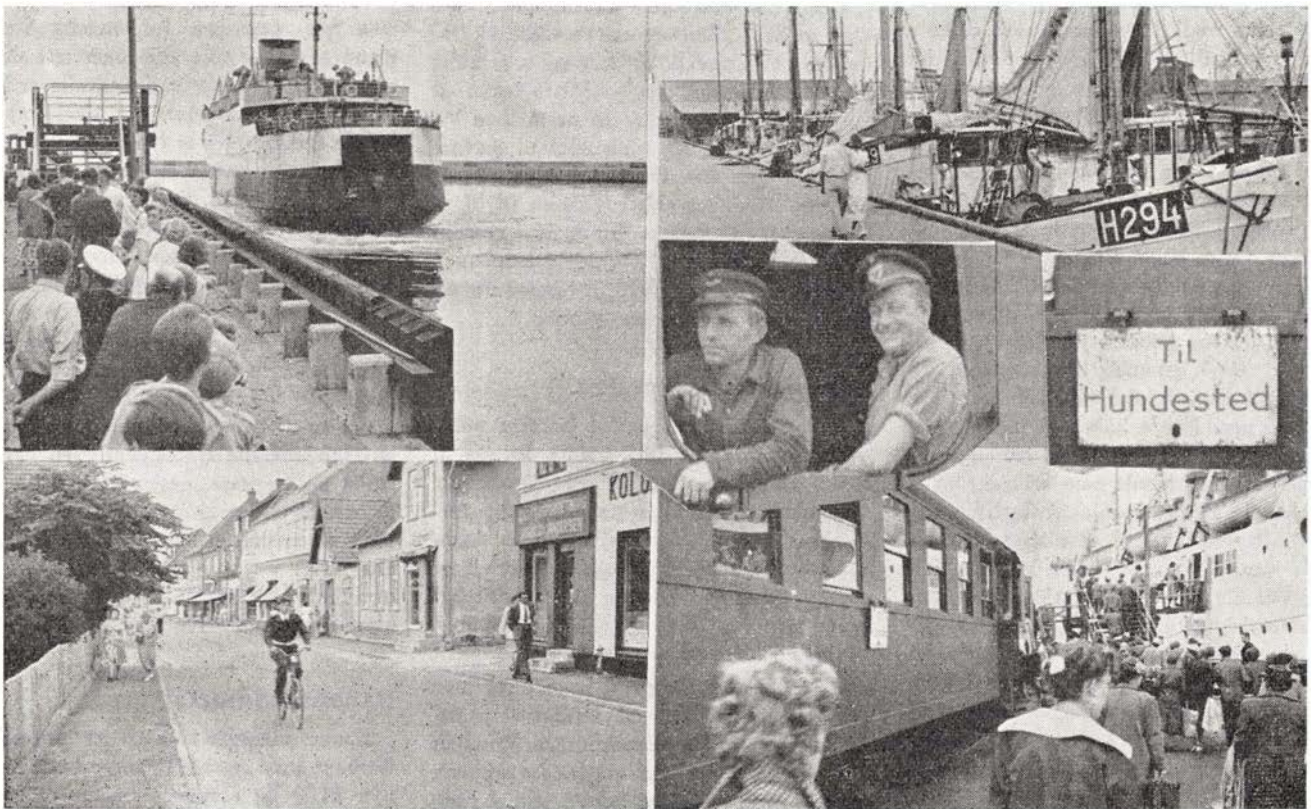
Færgeruten mellem Hundested—Grenå har nu i en årrække været trafikeret af færgeselskabets udmærkede færger »Marsk Stig« og »Isefjord« og er blevet benyttet i stigende tal af rejsende til Nordjylland,

men vel at mærke fortrinsvis af rejsende, der benyttede eget befordringsmiddel, og ikke i så stor udstrækning af jernbanerejsende. Dette forhold har hidtil skyldtes de relativt dårlige tilslutningsforhold til togene i Hundested og Grenaa, hvortil de rejsende befordredes i de almindelige plantog, der ikke tog hensyn til langtvejsrejsende, og følgelig indebar en forholdsvis langsommelig befordring. Det er det sidste, der ved åbningen af den nye ekspresrute er blevet rettet, idet det dog må tilføjes, at forbindelsestoget af hensyn til evt. lokale rejsende mellem København og Hillerød på denne strækning fremføres som almindeligt standsende persontog; først fra Hillerød bliver der tale om hurtigtog, idet

man på den videre færd ad Frederiksværkbanen til Hundested kun standser een gang undervejs: i Frederiksværk.

Ruten har, da dette skrives, været i drift i ca. 1½ måned, således at man nu nogenlunde kan skønne, om åbningen af den har været nogen succes. Vi har erfaret, at det gennemsnitlige antal rejsende i den første måned lå på ca. 50 daglig i hver retning; men dette tal var betydeligt større den dag, da nedenstående billeder blev taget, hvor tallet skønsmæssigt lå mellem 125 og 150.

Hvorledes det vil gå i fremtiden, skal vi vel vogte os for at spå, men det kan varmt anbefales at benytte ruten, som byder på absolut gode forbindelser. Både fra D.S.B.s, Frederiksværkbanens og færgeselskabets side er det bedste materiel sat ind, således at der fra denne side absolut ikke er sparet nogen anstrengelse for, at etableringen af den nye forbindelse skal blive succes.



Øverst: »Marsk Stig« står Hundested havn ud.
Nederst: Hovedgaden i Hundested.

Øverst: Hundested havn. - I midten: Fra v. fyrb.
H. Jeppesen og lokof. K. W. Andersen.
Nederst: Fra tog til færgen i Hundested havn.

DEN KOOPERATIVE
MALERFORRETNING
NÆSTVED Ring til Næstved 1937 ▼

*En afvekslende og billig Rejse med
Ekspresruten over

Hundested—Grenaa«

Mariager-Fårup-Viborg jernbanes 25 års jubilæum

Tekst og foto: Jb V. Andersen.

Tanken om anlæg af en jernbane til Mariager fremkom for første gang, da gårdejer Peter Sørensen i 1905 på en landboforenings generalforsamling fremsatte forslag herom. Forslaget vakte opmærksomhed på egnen, og det lykkedes at få optaget følgende punkter i jernbaneloven af 1908: 1) Anlæg af en jernbane fra et punkt på Randers—Hobrobanen over Mariager til et punkt på Randers—Hadsundbanen og 2) Anlæg af en jernbane fra et punkt på Randers—Hobrobanen til Mariager. Statens tilskud til det førstnævnte projekt fastsattes til halvdelen af anlægsudgifterne, medens det for det sidstnævnte projekts vedkommende skulle udgøre $\frac{2}{3}$. Årsagen til, at førstnævnte projekt kun ville kunne opnå et reduceret statstilskud, lå i, at der fra Randers' side arbejdedes kraftigt mod denne plan, hvis virkeliggørelse kunne få en uheldig indvirkning på Hadsundbanens økonomi, hvorfor man gennemtvang det reducerede statstilskud, da loven var til behandling på rigsdagen.

Omtrent samtidig var der fremkommet ønske om anlæg af en elektrisk bane mellem Randers og Viborg. Forslaget var udsprunget af et gammelt ønske om en direkte jernbaneforbindelse mellem de to byer, hvad man havde håbet på inden det i sin tid besluttedes at føre banen over Langå. Siden da havde man arbejdet på at virkeliggøre denne gamle ønskedrøm, og nu så det altså ud til at planen virkelig skulle kunne føres ud i livet, kun var den hage ved det hele, at der ikke kunne opnås statstilskud til projektet, men forslaget kom dog med i jernbaneloven af 1908.

Efter vedtagelsen af loven i 1908 kom der imidlertid ikke gang i arbejdet med de nye baner. For Mariager—Faarupbanens vedkommende begyndte der dog at ske fremskridt, da Mariager byråd i 1911 begyndte at interessere sig for sagen. Der nedsattes et udvalg til fremme af sagen, og som repræsentanter for Mariager valgtes 2 medlemmer, borgmester S. Borresen, valgt af byrådet og apoteker Johansen, der valgtes af byens indbyggere. Borgmester Borresen valgtes til udvalgets formand.

Borgmesteren var ved sit valg til udvalget kommet i den usædvanlige situation at måtte arbejde for en sag, han egentlig var modstander af. Forholdet var nemlig det, at der forinden banen kom til Mariager, bestod en fast dampbådsforbindelse mellem Hobro og Mariager, som efter borg-

mester Borresens opfattelse fuldtud dækkede byens trafikbehov. Da borgmesteren nu engang var indvalgt i jernbaneudvalget, så han det imidlertid som sin opgave at følge byens flertals ønske om anlæg af en jernbane til byen, og senere skiftede han også selv i nogen grad opfattelse, således at han senere ved vanskelige forhandlinger blev en varm forkæmper for banen.

Den første verdenskrig standsede alt arbejde med det nye baneanlæg og arbejdet genoptoges først efter krigens slutning i 1918. På dette tidspunkt var arbejdet med projektet for Mariager—Faarupbanen færdigt, medens planerne om en elektrisk bane mellem Randers og Viborg var faldet bort. I stedet optoges i jernbaneloven af 1918 anlæget af en privatbane mellem Viborg og Faarup, og i henhold til nævnte lov meddeltes den 16/8 1919 eneretsbevilling for Mariager—Faarupbanen til bl. a. borgmester Borresen, Mariager, medens eneretsbevilling for Viborg—Faarupbanen udstedtes den 22/12 1919 til bl. a. stiftamtmand R. Howard Grøn, Viborg.

Anlægget påbegyndes

Arbejdet med anlæget af banerne påbegyndtes derefter i 1922 under ledelse af civilingeniørerne Winkel og Kuhlmann. Arbejdet udførtes uden nævneværdige forsinkelser, uagtet der skete nogle dæmningsskred på Mariagerbanen umiddelbart udenfor Mariager station. Alle vanskeligheder blev dog overvundet og banen stod færdig til indvielse den 26/6 1927.

Her som ved alle privatbaneanlæg blev der sparet, hvor det var muligt at spare. Af denne årsag blev strækningen Mariager—True anlagt med den ret stærke stigning af 1:80, hvad der siden har vist sig at være ret uheldigt, da banens loko ikke er i stand til at trække sværere godstog heropover. På et andet punkt blev der imidlertid ikke sparet, det var da banens krydsning med statsbanen i Faarup blev ført ud af niveau, men dette skete også kun efter bestemt forlangende fra statsbanerne og kom til at koste anlæget mange penge.

Banens Indvielse

Indvielsen af banen fandt sted den 26. juni 1927. Indvielsestoget afgik fra Viborg kl. 12.30 og bestod af 6 personvogne for-

spændt 2 lokomotiver. Toget, der var smukt pyntet, standsede ved alle stationer og trinbrætter og medførte et stort antal indbudte, hvoriblandt sås kammerherre Linnemann, der repræsenterede trafikministeren. Ved Brunshaab trinbræt udenfor Viborg serverede en af egnens beboere vin og kransekage for selskabet, iøvrigt forløb turen uden større begivenheder. Vejrumbro station besås i alle enkeltheder, og alt til selskabets udelte tilfredshed. Iøvrigt var befolkningen mødt frem ved de fleste stationer med flag og blomster, kun Læsten station var fuldstændig mennesketom.

Ved festtogets ankomst til Mariager station var perronen fuldstændig sort af mennesker, der alle ville overvære det historiske øjeblik, da banen skulle erklæres for åben. Efter at Mariager lokale orkester havde spillet »Der er et yndigt Land«, besteg kammerherre Linnemann talerstolen, og erklærede på trafikministerens vegne banen for åben, idet han ønskede den alt mulig godt i fremtiden. Derefter spadserede det indbudte selskab gennem en rejst æresport til afholdshotellet, hvor der serveredes en kop kaffe og holdtes et par korte taler, bl. a. af borgmester Borresen, der beklagede, at man ikke havde været i stand til at servere middag for selskabet, da man allerede fra begyndelsen var indstillet på at spare mest muligt, af hensyn til banens økonomi, som man ventede ville blive ret anstrengt lige fra begyndelsen. — De øvrige talere ønskede alle banen held og lykke i fremtiden, at den måtte kunne klare sig i konkurrencen med bilerne.

Banens materiel

Banen anlagdes som en let, normalsporet bane med en overbygning bestående af nye 24,39 kg skinner. Maksimalhastigheden fastsattes til 45 km/t, men påregnedes senere forhøjet såsnart alle overkørsler var sikret i henhold til den senere vedtagne lov af 1. februar 1930. Af driftsmateriel anskaffedes 5 damploko, heraf var de 2 brugte, indkøbt hos henholdsvis Kolding Sydbanen og Trolldhedebanen, medens de øvrige var nye, bygget hos Frichs i Århus. Desuden indkøbtes 2 motorvogne; det var de såkaldte »Maybach-vogne«, der hver var udstyret med en motor på 150 hk. Af vognmateriel anskaffedes 8 personvogne og 56 godsvogne, men allerede i 1930 måtte der yderligere anskaffes 2 personvogne

og 10 godsvogne. De i 1927 anskaffede motorvogne gjorde god fyldest i driften, uagtet at de led af den skavank, at de ret ofte måtte på værksted. Den ene vogn brændte efter nogle års forløb, medens den anden nogen tid efter solgtes til Frederiksværkbanen, hvor den forøvrigt endnu er i drift.

I 1931 anskaffedes et dieselloko fra vognfabrikken Scandia udstyret med en 6 cylindret langsomtgående Frichs-dieselmotor på 320 hk. Desuden ejer banen en dieselmotorvogn, anskaffet i 1935, med en 8 cylindret hurtiggående dieselmotor på 300 hk. Diesellokoet anvendes til fremførelse af banens godstog, medens motorvognen står som reserve, idet den efter indsættelsen af skinnebusserne i driften ikke mere benyttes til daglig drift. Banen ejer endnu 3 damploko, hvoraf de to er koreklare, medens det tredje er hensat. De to, resterende maskiner er nu ophugget og de øvrige maskiner henstår udelukkende med anvendelse under sneforhold for øje, herudover be-

nyttes de ikke mere i den daglige drift.

I 1947 indsattes de første skinnebusser i driften, idet banen anskaffede to skinnebusmotorvogne og 1 påhængsvogn. Efter at banen i januar 1952 har modtaget endnu 1 stk. skinnebusmotorvogn med tilhørende bivogn, er hele personbefordringen overtaget af skinnebusser, hvad der har givet store besparelser i driften. Skinnebusserne betjenes til daglig kun af een mand, kun i visse tog på lordage og på søn- og helligdage består togpersonalet af 2 mand. Denne ordning har ikke givet anledning til kritik fra det rejsende publikums side, da passagerantallet er passende til en sådan ordning.

Med hensyn til banens godstrafik stiller sagen sig som ved flertallet af privatbanerne. Der er for lidt at transportere, således at denne del af banens arbejdsområde kun giver underskud. Tidligere havde banen en del transporter af kul fra Mariager havn til Viborg gasværk, men disse transporter er nu næsten ophørt, da de store kulskibe

fra Amerika ikke kan gå ind til Mariager havn, men i stedet dirigeres til Århus eller Ålborg.

I april 1951 overtog banen bilruten Randers—Hammerhøj og indsatte 2 gode vogne i driften foruden den på ruten hidtil benyttede. Denne rute er hidtil gået tilfredsstillende, således at man nu står overfor anskaffelsen af en helt ny og moderne dieselbus. Desuden driver banen fragtmandskørsel fra Assens over Mariager til Randers.

Der goes således alt fra banens side for at opfylde alle rimelige ønsker om bekvem befordring til og fra den egn, banen gennemløber. Dette er også blevet påskønnet af samtlige kommuner, der da banens modernisering i 1949 skulle vedtages, alle gik glat med til at garantere for banens drift i de forlangte 7 år, og der hersker således ingen tvivl om, at banen endnu i en årrække vil kunne betjene befolkningen på bedste måde til såvel deres egen som til hele samfundets gavn.



Øverst: Mariager st. - I midten: Hammerhøj st.
Nederst: Sønderbæk st.

Øverst: Pladsen på Mariager st. - I midten: Ørum st.
Nederst: True st

Alvorlige anklager mod DSB personale

2 retssager med anklage for uagtsomt manddrab

Ulykken ved Guldager

Juleaftensdag i fjor blev baneformand E. G. Nielsen, Guldager, påkørt og dræbt af en tom særtogsmaskine, da han om morgenen var på strækningseftersyn pr. skinncykel 3 km nord for Guldager. Særtogets lokofører blev anklaget for uagtsomt manddrab, og sagen var den 29. september til behandling ved domsmandsretten i Varde, hvor lokoføreren blev pure frifunden.

Ved sagens behandling fremgik det, at der havde været et sammenspil af forglemmelser og fejl, der havde spillet ind ved den ulykkelige hændelse. — Lokoføreren nægtede sig skyldig og gav følgende forklaring. Han oplyste, at maskinen var en Pr-maskine, der som særtog afgik fra Struer 7.05 og ank. Esbjerg 9.42, og begge tider var overholdt. Inden afgang fra Struer havde han sagt til lokofyrb., at de skulle holde godt udkig efter banearbejdere og skinncykler.

Da han nåede Varde, modtog han fra stationsbestyreren en skriftlig besked om, at toget ikke var signaliseret. Han opfattede denne besked nærmest vedrørende ledbevogtningen, idet han gik ud fra, at opslaget om særtog på sædvanlig måde var opslået på Guldager st., så kolonnen var advaret. På trods af sikkerhedsreglementet, som siger, at et særtog, der ikke er signaliseret, kun må fremføres med en fart af 25 km i timen og under hyppig brug af dampføjten, korte lokof. efter sin egen forklaring med ca. 70 km i timen på strækningen fra Varde til Esbjerg, og han brugte ikke føjten.

Da dommeren udtrykte forundring over den store overskridelse af farten, som nævnes i SR, svarede lokof. Rohde, at farten i nogen grad er et konduitespørgsmål.

— Vil det sige, at D.S.B. tolererer det, så længe det går godt? spurgte dommeren.

Da forsvareren ville fremsætte en bemærkning hertil, bemærkede dommeren:

— Jeg vil høre tiltalte, for jeg kan se, at D.S.B.s repræsentanter er kede af dette.

Lokof. Rohde var tilsyneladende mest tilbøjelig til at give dommeren ret i, at overskridelser tolereres, selv om han ikke svarede direkte på spørgsmålet.

Forsv.: — Ville De have fået bebrejdelser, hvis De var kommet for sent til Esbjerg?

Lokof.: — Nej, det ville jeg ikke.

Videre forklarede lokof., at han slet ikke havde bemærket baneformand G. Nielsen eller hans skinncykel, og han var først blevet gjort bekendt med påkørslen, da han kom til Esbjerg station. Derimod havde han hilst på banearbejder Frederiksen, Guldager, som stod med sin cykel til højre for sporet, kort efter at han havde passeret Guldager station.

Meldingen om særtoget blev overset

Derefter afhørtes som vidne den trafik eksp. på Guldager st., der havde modtaget den skriftlige særtogsanmeldelse vedr. dette særtog. Der var tillyst tre særtog på denne anmeldelse, der forneden var påskrevet »Vend!«, men dette havde teksp. ikke bemærket, og særtogsmaskinen var anført på bagsiden. Af denne årsag blev særtoget ikke anført på særtogslisten til baneformanden, der derfor ikke var klar over togets løb.

Stationsmesteren på Guldager st. forklarede, at først da han modtog afmelding fra Varde, blev han klar over særtogets løb. Han forklarede videre, at det ofte sker, at særtog anmeldes så sent, at de

hverken kan blive signaliserede på togene, eller at at det på anden måde kunne blive meddelt kolonnepersonalet.

Toget var ikke signaliseret

Banearb. Frederiksen, Guldager, forklarede, at han var cyklet sydpå, da banefmd. cyklede nordpå. Han passeredes af et tog fra Esbjerg, men toget førte ikke signal for særtog i modsat retning. (Det oplystes fra politirapporten, at dette var en forglemmelse af Esbjerg st.)

Politiet havde holdt en demonstration på banestrækningen mellem Tjæreborg og Esbjerg under vejrforhold af samme art som ulykkesdagen. Proven viste, at det varede 12,5 sek. fra det øjeblik, en togføjte høres, til lokoet nåede en skinncykel, og at der kun gik 4,5 sek. fra, at selve støjen hørtes, til toget havde nået cyklen. Videre viste proven, at det tog 6 sek. for banearbejder at redde sig selv og sin cykel af sporet, og anklageren understregede, at der i disse tider ikke var medregnet reaktionstiden, idet banearbejderen, som medvirkede ved demonstrationen, var forberedt på det bagfra kommende tog.

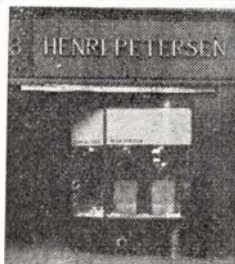
Derefter kørte retten med et loko fra Varde ud forbi ulykkesstedet for at sætte sig ind i forholdene og en række tekniske omstændigheder.

Proceduren

Anklageren påviste herunder, at der ikke forelå egen skyld hos den forulykkede, men at døden var indtrådt ved gerningsmandens uforsvarlige adfærd. — Det er, sagde han, af vital betydning for os alle, at sikkerhedsreglementet bliver fulgt — og ansvaret må ikke forflygtiges ved at henvise til, at køreplanen skal overholdes. Videre påpegede anklageren det uheldige i, at der ikke — som det var oplyst — på stationen i Guldager foregår revision af,

Johs. Søby

Kolonialhandel
Vine - Spirituosa - Konserver
Holstebro . Stationsvej 20 . Tlf. 470



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Søndergade 8 . Telefon 1436

KALUNDBORG-AARHUS OVERFARTENS RESTAURATIONER

Th. Johnsen.

Aarhus

Telefon 1555

om særtogsmeldinger er modtaget og indført korrekt, og omtalte forglemmelsen i Esbjerg, men hævdede, at disse fejl ikke må få afgørende betydning for bedømmelsen af dette forhold. Fejl af denne art er nemlig forudset i sikkerhedsreglementet, der i sådanne tilfælde påbyder langsom kørsel og brug af fløjten. Stationsmesteren i Guldager burde have holdt særtoget tilbage i Varde på sit ansvar, og det havde været naturligt, om stfst. i Varde havde underrettet lokoføreren om, at Guldager station ikke havde kendskab til hans særtog.

Forsvareren påstod frifindelse og hævdede, at lokof. måtte dele sit ansvar med andre indenfor D.S.B. Han fandt, lokof.s forseelse var en tjenesteforseelse, der burde afgøres rent administrativt, og sagde med henblik på overtrædelsen af reglementet: — Hvis man indenfor alle etater nøje skulle følge reglementerne, ville det betyde en betydelig forsinkelse i arbejdsgangen.

Han fandt, at afdøde selv havde en del af skylden, og erklærede, at banefolk på skinnecykler i virkeligheden er fredløse — ikke kan og ikke må føle sig sikre. — Der har, sluttede han, været flere om at spænde den bue, hvori særtoget blev pilen, som forvoldte ulykken.

Dommen lød på frifindelse af lokoføreren, idet retten lagde vægt på de sammenstødende omstændigheder med fejl begået af forskellige statsbanefunktionærer.

Anden Brørup ulykke

Den 15. april i år skete der som bekendt en alvorlig togulykke ved Brørup st., hvor to godsvogne lob ud ad strækningen mod Holsted uden at være bremsebetjent. Vognene stødte her sammen med et godstog, hvorved togføreren og en rejsende blev dræbt.

I den anledning blev der rejst tiltale mod togpersonalet, tre mand fra Esbjerg, for grov forsømmelse i tjenesten, for uagt-somt manddrab ved rangering i strid med reglementet at have været uagtsom med bremsning.

Sagen behandledes ved en domsmands-

ret i Holsted den 26. september. De tre erklærede sig ikke skyldige.

Den lange og omstændelige afhøring gav til resultat, at grunden til, at der ikke var nogen bremses med de to vogne, skyldtes, at den togtbetj., der skulle have fulgt vognene, var løbet frem mod maskinen for at repetere stødsignalet, der ikke var blevet opfattet af maskinens personale første gang, der blev fløjet. Han gjorde sig ikke lige i øjeblikket nogen tanke om, hvem der nu skulle tage opgaven med at bremse de afstødte vogne, men regnede med, at enten ekstraarbejderen eller togføreren tog sig heraf. Han tænkte kun på at frem-skynde rangeringen.

Dommen tilkendegav, at alle tre var frifundne for de rejste sigtelser.



Værdige trængende i Jebjerg

På stationen toilettet holdes låset nat og dag, nøglen hænger på kontoret hele døgnet på sin knag. Er man i betryk, må mester Jensen derom ha' besked, det er ham, der står for nøglen til det lille tilflugtssted.

Men mens toget ekspederes er der travlhed her og der, og så kan det hælde, at der ingen på kontoret er. Og så går man der og tripper, og ej udvej finde kan. Man kan altså låne nøglen, jamen mester, — hvor er han?

Banerne de kører med os efter deres egen plan; men er retten på vor side, så vil vi minsandten ha'en. Og det her system med nøglen er der ingen mening i, for hvad nytter det, vi får den når det hele er forbi.

Sept. dagbogen

2. VOJENS. Middagstoget fra Haderslev påkørte en lille varebil på overskæringen kort for Vojens. Bilen blev slæbt 200 m hen ad banen. Der var to mænd i bilen. Den ene dræbtes, og den anden kvæstedes alvorligt. Togets styrevogn havde taget nogen skade, så de rejsende måtte afhentes i rutebiler.
3. HELSINGØR. Portor Sv. Aage Højbjerg blev i morges påkørt af et loko og så alvorligt kvæstet, at han døde ved middagstid. Højbjerg var beskæftiget ved rangering. Herunder trådte han baglæns ud i nabosporet, hvor der i det samme kom et andet rangerloko og ramte ham.
5. KATTERØD. Da toget fra Fåborg mod Svendborg ved 18,45-tiden passerede overskæringen ved Pejrupvejen påkørte det en 53-årig cyklist. Cyklisten opdagede i sidste øjeblik toget, således at han fik drejet cyklen i togets kørselsretning. Han væltede dog og faldt om på vejen og pådrog sig forskellige kvæstelser.
5. ROSKILDE. Da første morgentog mod København skulle køre til peron, afsporede en vogn i et sporskifte. De rejsende befordredes i rutebiler og i løbet af en lille time var vognen på sporet igen.
6. STEVNSTRUP. Jernbanearb. Peter Petersen, Langå, var i morges på vej




Blikkenslagerarbejde - Isolering
Kleinsmedarbejde - Udf. Arb. for DSB

1/3 Ingeniørfæretningen

ODIN

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



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

Aarhus

PAAR BANEGAARDSSIDEN
Stof-JENSEN

BANEGAARDSPADS 7 · TELF. 580
AARHUS

Tobaksforretningen

v/ M. Bomholdt
Cigarer - Tobak - Vine og
Spirituosa
Aarhus · Ny Banegaardsgade 53
Tlf. 7980

Møbelolstrer

Leif Pedersen
Saavel nyt som Reparationer.
Altid solidt og billigt.
Lænestole - Sofaer - Ottomaner
Aarhus · Mejlgade 59 · Tlf. 14121 k.b.

BAGERIET

v/ Bersang
Friskbagt Brød og Kager.
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler.
Aarhus, Nr. Alle 24, Tlf. 3562

H. Børsting-Jensen

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

H. P. Ottosen

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

Aarhus Lysbade Anstalt

Aarhus - Nr. Allé 30
Tlf. 2944

Brabrand Autotransport

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

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Tlf. Brabrand 193

A. Mathiesen

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

Benyt

Viby—Aarhus Rutebilen

Tlf. Viby 13

A. Pedersen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Viby J. - Brorsonsvej 6 - Tlf. 402

Aabyhøj

K. C. Sørensen

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

Aaby Tømmerhandel

v/ E. Løchte
Alle Arter Bygningsartikler
Kontor:
Aaboulevarden 43 · Tlf. Aarhus 3336
Lager: Gjellerupvej · Tlf. Aabyhøj 4

Erling Overgaard

Kolonial - Vine og Spirituosa
Aabyhøj · Tousvej 61 · Tlf. Aabyhøj 1091

Vognmandsforretningen

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

H. Christiansen

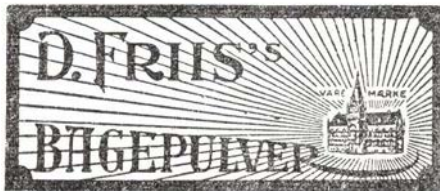
Glarmester
Glarmesterarbejde.
Rullegardiner - Persiennner
Aabyhøj · Haslevej 6
Tlf. Aabyhøj 877

H. Brandes

Slagtermester
1. Kl. Kød - Flæsk og Paalæg
Aabyhøj · Gjellerupvej 5
Tlf. Aabyhøj 178

Th. Weissenborn

Smede- & Maskinværksted
Gas - Vand - Sanitet - Varme
Vejle - Volmersgade 5
Tlf. 2075



Vejen Automobillakereri

Malermester Hermann Hass
Udfører Arbejder for DSB Rutebilsdrift
Vejen · Borgergade 40 · Vejen 301

Tarm

Hans Sørensens Maskinfabrik

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

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Kolding

Finnemann Wiuff

Moderne Skræderi og
Maalkonfektionering
Leverandør til DSB
Kolding · Jernbanegade 52 · Tlf. 1679

H. og F. Sloth

DSB Vognmand
Kolding · Tlf. 51

Sydjysk Trælasthan- del, C. F. Müllers Eftf. 1/2

Kolding · Bredgade 16
Tlf. 47 - 2802

Møller & Sørensen

Damp- Sav- og Høvlværk
Udfører Arbejder for DSB
Kolding · Clemensgade · Tlf. 33

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio
Udfører Arbejder for DSB
Kolding · Jernbanegade 21
Tlf. 952-953-2437

J. Wolthers

v/ E. Wolthers
1. Kl. Dame- og Herreskræderi
Kolding · Jernbanegade 10
Tlf. 1303

Sydjysk Vulkaniseringsanstalt

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

Esbjerg

Henning Pedersen

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

B. E. Lausten

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

A. E. C. og Scania Vabis Omnibusser

William Lindberg
Esbjerg · Strandbygade 94
Tlf. 1025 - 4125

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

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

MEDLEM AF

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

mod Stevnstrup på skinnecykel. På grund af tågen opdagede han i sidste øjeblik et godstog, der kom fra Langå. Han nåede lige at komme fri af cyklen, før toget knuste denne.

9. ALLERØD. Da et godstog ved middagstid kørte ind på stationen var der ild i togets forreste vogn, der var læsset med torvemuld. Falck fra Hillerød tilkaldtes og slukkede branden.
10. SVEBØLLE. Ved 19-tiden afsporede en godsvogn under rangering på Svøbølle st. Maskinens puffer blev så beskadigede, at ny maskine måtte rekvireres fra Kalundborg.
16. HØRDUM. På en overskæring mellem Snedsted og Hørdum blev en 17-årig ung mand ved 20-tiden påkørt og dræbt af toget mod Thisted. Det oplyste tog havde to mørke godsvogne bag på, og han er kørt mod en af disse. På toget havde man intet bemærket, men da man kom til Thisted fandt man et afbrækket cykelstyr, der sad fast på godsvognen. Der blev derefter udsendt troljer både fra Thisted og fra Hurup. Hurup-folkene fandt den unge mand liggende dræbt i grøften.

21. KØBENHAVN. For at hindre smittespredning af BL. er det i dag besluttet at låse alle toiletterne i S-tog samt i øvrige tog mellem Kh og Klampenborg—Holte og Bagsværd.

22. HADERSLEV. En autoreparatør ville i eftermd. prøvekøre en bil. Desværre gik bilen i stå midt på sporet i Nørregade. Både blinklys og klokker var i gang, uden at mekanikeren havde bemærket det. Et rangerloko på vej mod havnen kom kort efter og knuste forpartiet på bilen. Det var lykkedes føreren af bilen at komme bort fra den for påkørslen.

22. KOLDING. En godsvogn læsset med landbrugsmaskiner kørte i nat under rangering i drejeskivegraven. Kun materiel skade.

26. KVISSEL. Da banearbejder N. C. Sørensens i morges var på strækningseftersyn på skinnecykel blev han påkørt og dræbt af et særtog på strækningen mellem Tolne og Kvissel. Sørensens havde ikke søgt underretning om evt. særtogskorsel.

**FØR MAN UD PÅ SKINNECYKEL
KØR — ALTID FØRST OM TOG-
GANGEN FORHØR.**

26. SVENDBORG. Ved 21-tiden afsporede en rangermaskine og kom til at stå så uheldigt, at trafikken til og fra Nyborg blev spærret. Det første tog mod Nyborg blev erstattet af rutebil, og de øvrige af aftenens toggang fik store forsinkelser.

26. ASSENS. Som følge af brud på en kloakledning skete der i morges en større jordsammenstyrtning under stationens spor 1 og 2 således, at toggangen måtte afvikles over rangersporene under reparationen.

29. KØBENHAVN H. Kl. 6.15 blev et damploko afsporet i S-togs sporet Valby-Kh, således at der det meste af formiddagen måtte køres på enkelt spor mellem Kh og Valby med S-togene.

30. SKIVE H. Portør H. Møller Jensen ville i dag springe på rangermaskinen, men fik ikke fat i håndtaget og faldt og kvæstede begge knæ.

Det er ikke alle, der ved —

at D.S.B.s og Aalborg privatbaners ansøgning om koncession på bilruten Aalborg-Holstebro stadig behandles frem og tilbage mellem kommuner, amtsråd og landsnæv, og dette har nu stået på i 5 år.

at planerne om en gangbro over Langå st. nu er helt skrinlagt.

at forsørgeren i København med en indtægt på 10.000 kr. betaler 975 kr. i skat, mens forsørgeren i Ballerup-Maa-lov kommune slipper med 686 kr.

at D.S.B. isbryderen »Fennis«, der er bygget i 1894, nu udbydes til salg.

at Snekkersten st. står foran en ombygning, idet der til foråret vil blive bygget en ny station ved siden af den nuværende station.

at D.S.B. hos billedhuggeren Johs. Bjerg har bestilt en buste af dronning Ingrid til opstilling i færgen af samme navn.

at der nu daglig køres 10 ture i hver retning på bilruten Kolding-Vejle-Horsens.

at man i Sønderborg har rettet henvendelse til D.S.B. om en ny færge på Mommark overfarten samt udvidelse af Als-sundbroen — ved at føre banen over broen i niveau.

at Kødfoederfabriken DAKA i Lunderskov har lejet et D.S.B. loko til erstatning, medens fabrikkens dampkedel sendes til reparation.

at julemærket i år trykkes i et oplag på 55 millioner, en forøgelse på 5 mill. mærker, og at der hertil bruges 8 tons papir.



Anker Hansen

Urmager og Optiker

Kongensgade 36

(Indg. i Grønnegade)

Odense

Tlf. 9836



THORVALD PEDERSEN, ODENSE 4/5

ODENSE · AALBORG · KOLDING · KØBENHAVN



Privatbane dagbogen

1. NØRRESUNDBY H. I morges skete et alvorligt uheld ved den nordlige ende af Limfjordsbroen, idet et skinnebus tog, trods stopsignal kørte ud mod broen, hvor der i det samme kom et DSB godstog. Hele den ene side blev skrællet af skinnebusen. Togbetjent Chr. Simonsen, Ålborg samt 3 passagerer måtte køres på hospital med lettere kvæstelser og snitsår. Godstogets loko blev afsporet. Det lykkedes at få sporet frit i løbet af 1½ time.
1. FREDERIKSHAVN. »Kronprinsessan Ingrid« kolliderede ved 21-tiden med et mindre passagerfartøj i indsejlingen til Göteborg. Der skete kun mindre skade.
1. GRÆSTED. Nogle tyve brød i nat banetjenestens værktøjsskur op på Græsted st. Derefter brød de ind på kontoret, og gav sig i lag med pengekabet. Støjen herfra vågnede stationsforst. A. Andreasen. Men tyvene må have følt sig opdagede idet de forsvandt straks efter. Det menes at være lokalt kendte folk.
15. ÅSTRUP. Da skinnebusen fra Horbelev ved middagstid passerede overskæringen ved Nr. Tostrup kørte en lastbil trods blinklys ind på overskæringen. Føreren af bilen opdagede toget og standsede bilen, men den kom til at holde med forhjulene på sporet, så et sammenstød var uundgåeligt. Der skete kun materiel skade.
19. HORSSENS. Da toget til Odder ved godt 22-tiden passerede havneterrænet i Horsens kørte toget mod en trolje, der var blevet efterladt på sporet. Der skete nogen skade både på motorvognen og troljen.
20. LEMVIG. Ved 13-tiden ville en 32-årig mand skyde genvej over sporene på stationen. Han blev ramt af en benzinvoan, der var under rangering. Han blev dræbt på stedet.
21. MESINGE. Ved 21-tiden opdagede føreren af motortog på vej til Odense, at der gik en hest på sporet. Da det ikke var muligt at bremse op blev hesten påkørt og dræbt på stedet. Her ved løb motorvognens truck af sporet. Ved 6-tiden næsten morgen var sporet atter klar.
22. VANDET THY. I efterm. var man ved at rense banelegemet med en radrenser. Der skulle normalt ikke komme tog på den tid, men pludselig dukkede et særtog op. Det lykkedes manden at springe til side hvorimod hesten og radrenseren blev kørt over af toget. Hesten måtte slås ned.
23. VIEMOSE. Kalvehavebanens nye skinnebus blev i formd. påkørt af en personbil ved Viemose st. Bommene var sænkede for togets passage, og to biler var stoppet op. Alligevel kørte en personbil uden om disse og knækkede bommen. Bilen blev dog standset sådan, at dens forparti skræbde hen ad siden på skinnebusen.
24. NAKSKOV. Ved middagstid kørte en lastbil ud på overskæringen ved Madeskovgård, selv om blinklyset var i funktion. Skinnebusen ramte bagenden af bilen, der blev slynget bort fra sporet. Skinnebusen kunne fortsætte kørslen.

NAKSKOV—RØDBYBANEN havde ved vinterkøreplanens begyndelse regnet med at indstille driften på strækningen Landet—Rødby. For at få forslaget vedtaget havde man indkaldt banens repræsentantskab. Mødet fik det overraskende forløb, at der blev stillet forslag om helt at likvidere banen. Forslaget blev enstemmigt

vedtaget, og forslaget om at togene kun skulle køre til Landet var dermed bortfaldet. Der skal nu fremskaffes oplysninger om betingelserne for likvidationen, hvorefter der vil blive indkaldt til ekstraordinær generalforsamling.

NYT MATERIEL. Som nr. 1 af de bestilte 9 nye dieselloko, der er bestilt til privatbanerne, har Frederiksværkbanen fået sit. Nr. 2 er afleveret til Odsherredsbanen.

Østsjællandsbanen har modtaget 3 nye skinnebusser, og Kalvehavebanen og Stubbekøbingbanen har hver modtaget 1 ny skinnebus.

HUNDESTED—GRENÅ. Det overvejes at bygge en ny færge til ruten. »Marsk Stig« kan tage 70 biler, og den nye færge er projekteret til at tage 100 biler. Færgen vil koste 7 mill. kr., og man søger nu at skaffe pengene.

Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost

Lastbiler,
Vare- og Personbiler

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

Hobrovej 76
Ålborg . Tlf. Alba 10446

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

A. M. & O. Aagaard Hansen

exam. Tandteknikere

Jernbanegade 9 . Tlf. 986
Hjørring

Jacob P. Sørensen & Søn

Blikkenslager, aut. Vand- og
Gasmester, Centralvarmeanlæg
Køkkenudstørretning

Skagen . Sct. Laurentiivej 73
Tlf. 82

Blomsterforretn. »FLORA«

Dal Pedersen
Lev. til Banerne

Sct. Laurentiivej 81
Skagen - Tlf. 173

Generalforsamlinger

NÆRUMBANEN. Banens underskud var vokset fra 76.314 kr. forrige år til 229.229 kr. i år. Fra 1. september er man gået over til 20 min. drift med banens 6 skinnebusser. Dette har medført, at man har konstateret en stigning i antal rejsende på over 50 % i september måned. Også banens busser har i sidste måned haft en stærk stigning i personantallet.

JUELSMINDEBANEN. Banen har i sidste år haft et underskud på ca. 219.000 kr. Der havde været en nedgang i antal befordrede personer på 4½ %, men siden skinnebusserne er kommet i gang har der været en stigning på 27 % og en forøget indtægt i to måneder på 10.000 kr. Banen har nu 25 pensionister og udgiften til disse tager 30 % af banens indtægter. Banen er en af de få baner, der ikke har rutebiler, hvilket bevirker, at staten kun dækker 50 % af underskudet, hvorimod der dækkes med 60 % når en bane har rutebiler. Formanden kunne ikke se hvorledes banen kan fortsætte, dersom den ikke fik rutebilconcession når garantiperioden udløber om fire år.

BRYRUPBANEN. Banens drift havde givet et underskud på 314.384 kr. mod et underskud på 270.694 kr. året forud. Banen havde overtaget et dieselloko fra Juelsmindebanen og havde solgt et damploko for 37.500 kr. til Ebeltoftbanen og en motorvogn for 28.000 kr. til Gerrildbanen.

KJELLERUPBANEN. Her var der et underskud på 194.396 kr. mod 135.154 kr. i fjor. Trods stigende indtægter ved jernbanedriften i indeværende års første fire måneder viser rutebildriften tilsvarende nedgang, efter at banen har måttet aflevere driften på ruten Kjellerup—Thorning—Viborg til privat vognmand.

THISTED—FJERRITSLEV BANEN. Underskudet er her steget med ca. 30.000 kr. til 235.025 kr. Banen har sammen med Fjerritslev—Fr.havn banen søgt koncession på bilruten Ålborg—Thisted. En repræsentant mente, at staten bør betale hele privatbanernes underskud, idet staten med

det nu udvidede militære beredskab, måtte være interesseret i banernes fortsatte drift. Banens formand udtalte en tak til banens personale for dygtigt arbejde og udtalte ønsket om snarlig helbredelse for direktør Erichsen.

SVENDBORG—NYBORGBANEN har som bekendt bortforpagtet banens drift til DSB indtil april 1954, og der skal senest i juli 1953 optages forhandling om forpagtningen skal fortsættes. Der var i årets løb solgt 4 loko, 3 personvogne og 2 godsvogne. Baneselskabet havde uden jernbanedrift haft et overskud på 20.808 kr.

LANGELANDBANEN. Banens overskud er på 12.398 kr., hvilket er ca. 9000 kr. mindre overskud end året forud. Banen havde solgt et af sine fire loko. Da maskinen stod over for en hoveddistandsættelse til ca. 45.000 kr., men iøvrigt var velholdt, måtte det ende sin 41-årige levetid som gammelt jern, og går efter endt partering til omsmelting på Fr.værk stålvalseværk. Banen har endnu et loko til salg, men absolut ikke til ophugning.

GJERRILDBANEN. Her er underskudet 105.563 kr. eller 27.000 kr. mindre end sidste år. Banen havde fordoblet godstransporterne som følge af stentransporter til Karup flyveplads.

HORSENS VESTBANER. Banens drift havde givet et underskud på 419.000 kr. mod et underskud på 389.000 i fjor. Antal rejsende på baner og biler var faldet ca. 50.000. Da antallet af skinnebusser ikke er tilstrækkelig til at udføre samtlige tog, vil banens 3 Triangel motorvogne blive moderniserede. Som på de fleste andre banegeneralforsamlinger, drøftede man bilisternes mangel på respekt for togene ved overskæringerne, og direktør Damgaard Andersen oplyste, at banen havde anmeldt to sådanne tilfælde, men politiet lod den ene af dem slippe med en advarsel.

HAMMELBANEN. Underskudet er her steget med næsten 100.000 kr. til 224.877 kr. Banens formand kom ind på konkurrencen fra de private vognmænd, og sluttede her med at sige: Nogle kalder det fri konkurrence, jeg kalder det kaos.

HORSENS ODDERBANEN havde et underskud på 208.778 kr. mod et underskud på 155.207 forrige år. 3 damploko var ophugget efter at man havde fået skinnebusserne. Den store forstærkning af banens spor ventes afsluttet i denne måned.

RANDERS HADSUNDBANEN har haft et underskud på 399.324 kr. mod et underskud på 280.086 kr. i fjor. Det går stærkt med bygningen af banens nye station i Randers, og det ventes, at denne kan tages i brug d. 15. december.

TROLDHEDEBANEN. Her er underskudet stærkt nedadgående idet det var på 145.122 kr. mod 219.769 forrige år. Formanden oplyste, at brunkulstransporterne var så godt som ophørt, og da foderstofforeninger, mejerier og brugsforeninger mere og mere gik over til at få varerne ad landevejen, så han heri en faretruende udvikling for banen.

SKAGENSBANEN. Her er et overskud på 24.096 kr. en fremgang på knap 5000 kr. Der havde været stigende fiske- og godstransporter både på banen og på fragtbilruten Skagen—København. Banen har nu modtaget sit nye dieselloko.

LEMVIGBANEN. Banens underskud er vokset med 41,55 % til 580.766 kr. Under debatten oplystes det, at det ikke kunne nytte at sende fisk til Vemb, da DSB ikke sørgede for at fisken kom hurtigt nok frem til Esbjerg. En katastrofe truede banen, idet trafikministeriet og vandbygningsdirektøren har krævet strækningen Harboøre—Thyborøn nedlagt, idet man i stedet for, som allerede vedtaget af rigsdagen, at flytte banen op på den nye dæmning, ønskede at anvende de bevilgede 2 mill. kr. til et vejanlæg. Amrådet har nu også tiltrådt ministeriets forslag. Formanden oplyste, at dersom denne strækning nedlægges må Harboøre—Lemvig strækningen også nedlægges, og det bliver derefter et spørgsmål om banen Lemvig—Vemb kan opretholdes. Det oplystes videre, at man regnede med at kunne halvere underskudet når man fik det bestilte dieselloko.

J. Jensen Skorup

DSB Uniformsleverandør

Aarhus - Søndergade 44
Tlf. 5195 - 4792



BORNHOLM

Kemisk Rensning

Renlighed og Rensning hører sammen.

Snavs slider og mørner, Rensning bevarer og opfrisker. Al Rensning og Farvning udføres af virkelige Fagfolk. Rensning paa ca. 5 Dage, Farvning ca. 14 Dage.

A/S J. A. Pedersens Dampfarveri og kem. Tøjrenseri
Hugo Schleisner.

Rønne

Østergade 51

Tlf. 820

A A R H U S

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

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

B. Arndt

Aut. Elektroinstallatør i Aarhus,
Vejlby og Risskov
Aarhus . Nr. Alle 94
Tlf. 3675

SVØMMEHALLENS

Herre- og Damesalon
v. H. S. Bräuner
anbefales med alt moderne Haarpleje
Aarhus . Tlf. 8293

H. Wilchen Laursen

Papdækkermester
Aarhus . Thulevej 5
Tlf. 1643

Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

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

Kielsgaards Kiosk

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

Lindbergs Køreskole

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

Bygningsssnedkernes Coop.

Alt i Bygnings- og Inventararbejde
udføres. Tilbud og Overslag gives.
Ringkøbingvej 21
Aarhus . Tlf. 3912 - 9080

Dampvaskeriet »Spartak«

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

Nicolin Hansen

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

Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler
anbefales. — Kaj Hansen.
Aarhus . Klostergade - Paradisgade
Tlf. 234 - 9119

Bogbinder N. J. UTH

S. O. Sorensens Eftf.
Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.
Aarhus . Dybbølgedale 5 . Tlf. 13487

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik
Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 12755

Aage Hjort

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

Hustømmerens

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

Jernbanepersonale

Husk altid de sidste Nyheder i
Damekonfektion, Frakker, Kjoler,
Dragter m. m. - **Konto oprettes**

VESTERGADES VAREKONTO

Vestergade 64 - (husk 1. Sal)
Aarhus - Tlf. 7708

Bakkegaardens Bladcentral

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

Kiropraktorer

Aa. & H. Hviid
Aarhus . Ankerhus . Søndergade 1 A
Indg. ad Passagen . Tlf. 5869
Kons.: 10-15 undt. Lørd. samt Mand.,
Onsd., Fred. 16-17 og efter Aftale.

Chr. Thomsen

Slagtermester
1. Kl. Kød . Hjemmelavet Paalæg
Aarhus - Helgenæsgade 1
Tlf. 1047

Renseriet »Perfect«

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

Svend Søndergaard

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

B. Dalsgaard Andersen

Tømremester
Alt Tømrer- og Snedkerarbejde
udføres.
Aarhus . Trepkaskgade 15 . Tlf. 13508

N. M. Thomsen & Søn

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

Vi kanalsyer og renser SENGETØJ

alt fra Morgen til Aften. Spec.:
Tætning af utætte Dundyner.
Fjerrenseriet »DYNEN«
Aarhus, Sjællandsgade 30-32, Tlf. 14243

Vestergades Kødforsyning

1. Kl. Kød og Paalæg
Aarhus . Vestergade 44
Tlf. 2544

Smyk Deres Hjem med haand-
vævede Stoffer fra

Jydsk Haandvæv

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

K. R. Jensen

Statsexam. Ejendomsmægler
Køb og Salg af Ejendomme,
Villaer, Grunde og Forretninger
Aarhus . Grønningen 6 . Tlf. 12891

Arne Jespersen

Murermester
Aarhus - Provstebakken 11
Tlf. Hasle 461

F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7
Tlf. 3672 - 8748
Plisse - Hulsøm - Stofknapper
Knaphuller - Applikation o. Kjølebroderi

Rikard Andersen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Aarhus . Lundbyesgade 23 . Tlf. 8128

G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr
Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 6191

Sv. Aage Jespersen

Tandlæge, C. Milbergs Eftf.
Kons.: 9-17, Lørdag 9-13
samt efter Aftale.
Aarhus . Park Alle 3 . Tlf. 3324

Salon Tarp v/ Fru Tarp 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

Chr. Porsfeldts Eftf.

S. P. Sørensen — Aut. Elektroinstallatør
Alle elektriske Installationer udføres.
Aarhus, Nrd. Ringgade 120. - Kont &
Værkst.: Frederiksg. 50 - Tlf. 5617-1490

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalløjter - Hornarbejde
Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 8468

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVESFORRETNING

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

Tandlæge Jørgen O. Nielsen

Kons.: 9-17. Lørdag 9-12 1/2.
Aarhus . Søndergade 1 A . Tlf. 1895

„En Tand bedre“

1. Kls. Materialer - Garanti for Pasform
og Holdbarhed.
Ikke Strøglukaler — derfor billigere.
PEDER PEDERS-N
Aarhus . Kirkegaardsvej 18 . Telefon 4289

VARDE—NR. NEBEL JB. moder for første gang i de sidste 11 år med et underskud, der andrager 11.976 kr. Banens indtægter viste en stigning på ca. 10 %. Fra 1. april i år er der på banen samarbejde med Varde—Grindsted jb., idet der er fælles ledelse af begge baner.

HØNG—TØLLØSE JB har et underskud på 103.791 kr., hvilket er 56.000 kr. mindre underskud end året forud.

ODSHERREDS JB. har et underskud på 237.429 kr., en forbedring på ca. 37.000 kr.

HØRVE—VÆRSLEV's underskud blev på 103.000 kr. 2000 kr. mindre end i fjor. Direktør Johansen oplyste, at der i år kun er 11 privatbaner, der kan møde med et bedre driftsregnskab end i fjor og blandt disse er de tre privatbaner i Holbæk amt.

EBELTOFT—TRUSTRUP havde et underskud på 146.691 kr. mod 36.099 kr. i fjor.

ØRNHØJ—HOLSTEBRO har et underskud på 82.000 kr., hvilket er 1000 kr. mere end året forud. Der har været en stigning i persontrafikken på 5,5 %.



Ølgod

Stationsforst. L. A. Larsen, Ellidshøj, er forfremmet til stationsforst. i Ølgod, hvor stfst. A. E. Sørensen e. ans. er flyttet til Snekkersten.

Tange

Trafikeksp. H. Rasmussen, Tange, er forfremmet til stationsmst. samme sted, hvor stfst. A. K. Alby har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Ringe

Trafikkontrolør H. P. Jensen, Odense, er forfremmet til stationsforst. i Ringe, hvor stfst. H. J. Rømhild har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

Middelfart

Trafikkontrolør K. M. B. Krogsgaard, Fredericia, er forfremmet til stationsforst. i Middelfart, hvor stfst. H. C. A. Rasmussen er død. (63 år).

Dødsfald

Pens. stationsforstander W. H. Brammer, Jerslev, 82 år.

Pens. banevogter V. C. Marcussen, Nørrebro, 80 år.

Pens. lokofører N. C. Nielsen, Nyborg, 79 år.

Pens. ledvogter L. P. Sørensen, kol. 19, Valby, 79 år.

Pens. vognopsynsmand R. K. Jørgensen, Kh, 77 år.

Pens. lokofører M. Nielsen, Fredericia, 72 år.

Pens. lokofører A. Storm, Nyborg, 70 år.

Pens. værkfører H. Knudsen, Cvk Gb, 69 år.

Pens. lokofører C. W. Jensen, mdt. Gb, 69 år.

Banearbejder N. C. Sørensen, Kvissel, 64 år.

Banevogter K. M. Christiansen, Tåstrup, 61 år.

Portør Sv. Aa. Højbjerg, Helsingør, 29 år.

En sag vi alle må støtte

Send et bidrag til Folkegaven til Kongeparrets Grønlandsfond, postgiro 9.

For et par år siden gjorde vort land en storslået gestus ved at indsamle 10 millioner kroner til bekæmpelse af tuberkulosen i de krigshærgede lande i Europa.

Nu kaldes der på os i en sag, som burde ligge os endnu nærmere på hjerte, idet det drejer sig om vore egne landsmænd på Grønland.

Vi kan ikke vedblivende se den frygtelige kendsgerning i øjnene, at hver tredje grønlander dør af tuberkulose!

Hernede på vore grønne øer er antallet af tuberkuloseramte så langt nede som 4,36 pr. 1000 indbyggere — *men i Grønland er det tilsvarende tal tyve gange så stort.*

Det er en stor, en national opgave, der

her kræver sin løsning. Staten har gennem stadigt stigende bevillinger vist sin gode vilje. I 1949 blev 85 % af den grønlandske befolkning TB-undersøgt, og alle tuberkulinnegative blev calmettevaccinerede. I 1951 blev 130 tuberkulosepatienter overført til sanatorier i Danmark. Men det er ikke nok! 70 % af sengepladserne på Grønlands sygehuset er stadig belagt med TB-patienter, og lægerne kæmper en fortvivlet kamp med den store tuberkulose-dødelighed.

Derfor må De ikke tøve med at hjælpe. Luk op for Deres hjerte og Deres pengepung. Send et bidrag, stort eller lille, til Folkegaven til Kongeparrets Grønlandsfond. Postgiro 9.



Dronningens gribende møde med hårdt angrebne tuberkuløse børn på sygehuset i Holsteinsborg.

FORENINGS-MEDDELELSER



Danske Jernbaners Idrætsforbund

Følgende numre blev udtrukket ved forbundets lotteri:

27788 — 1612 — 25297 — 132 — 1611
4545 — 7002 — 24288 — 27786 — 28489
1895 — 7776 — 15848 — 16603 — 20999
21489 — 22708 — 28347 — 28502 — 17072.

DSB Skytteforening, København

Salonskydning på 15 m hver torsdag aften kl. 18,30 til ca. 21,30 i Forsvarsbrødrenes kælder, Gothersgade 137.

Andespil afholdes søndag den 16. nov. kl. 19 00 i »Rossini«s selskabslokaler, Gl. Jernbanevej 27¹, Valby.

Formanden.

Frimærkeklubben DSB

FRIMÆRKESAMLERE meld jer ind i vor egen forening

Frimærkeklubben D. S. B.

møde 2 gange mdl. med auktion, bytte m. m. nærmere oplysning hos

JOHN E. LARSEN
Vesterbrogade 64 A¹, V.

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.

Skandinavien-Ekspressen

og andre Jernbanefortællinger

af Christian Hougaard

udkommer sidst i oktober. Trykkes kun i begrænset oplag. Bestil den nu. Enhver, der snarest indsender beløbet til: Christian Hougaard, Eriksholmsvej 15, Vanløse Giro 80786, får bogen tilsendt portofrit. Prisen er kr. 7.50.

Send venligst brev eller kort med bestilling og skriv tydeligt navn og adresse, helst med blokbogstaver.



Som for 50 år siden

Mens skinnebusserne blev koblet sammen i Haarlev, samledes man på Haarlev kro, hvor østbanens formand, gårdejer Jens Aage Larsen, bod velkommen. Derefter kørte man samlet — to skinnebusser med bivogne — ad linjen til Rødvig. På vejen blev der gjort ophold ved Klippinge station, hvor de nye skinnebusser var genstand for stor opmærksomhed. Børnene fra Magleby og Klippinge skoler var mødt op og råbte hurra for de nye skinnebusser, og ved velvilje fra Carlsbergs og Tørborgs depoter i henholdsvis Strøby og Storehedinge samt bryggeriet »Stevens« blev der serveret sodavand for børnene, som også fik bolcher fra brugsforeningen.

Foruden de cirka 120 børn var adskillige voksne mødt frem for at se det nye tog på den første tur.

Også i Storehedinge blev der gjort ophold, og her benyttede man lejligheden til at bese den nyrestaurerede jernbanestation, inden turen fortsattes til Rødvig, hvor der var indvielsesfrokost på Rødvig kro.

I rutebilen

Det var i ferietiden, hvor en overfyldt rutebil fik endnu en passager proppet ind, en ældre herre, der fortvivlet så sig om efter en siddeplads.

— Der er plads nede på sidste sæde, der hvor der sidder en hund, sagde chaufføren.

Hunden så ikke ud til at forstå bemærkningen, heller ikke damen, der havde den med, forstod meningen. Damen havde en lille pige stående foran sig, og chaufføren gentog bemærkningen. Men nu blev det damen for meget.

— Kan De da ikke se, at hunden sidder på barnets plads!

Sagkundskab

To lokofyrbøderaspiranter, der havde været ude på deres første tur, traf hinanden ved hjemkomsten.

— Hvordan gik det dig?

— Jo, mig gik det såmænd meget godt, men lokoføreren kunne jo ikke køre!

Skotten på rejse.

- Må jeg byde på en forfriskning?
- Ja, tak!
- Så trak skotten et vindue ned!

Travlhed.

- Det er dog forfærdelig så langsomt vi kører, jeg kan gå hurtigere.
- Ja, vær så god, stå De bare af og gå.
- Nå, så travlt har jeg heller ikke!

Fribefordring.

En trafikelev, der var med sidste aften-tog, blev afkrævet rejsehjemmel.

— Jeg har ingen, jeg plejer at køre på kasketten!

Nu ville uheldet, at han faldt i søvn og ikke kom af, hvor han skulle. Han klagede sin nød til togpersonalet, der gav ham følgende trøst:

- Køb du bare på kasketten hjem!

Signalformandsrapport

Sikringsanlægget på Nærved st. er repareret og i orden. Togene kan atter tages igennem centralapparatet.

Auditorforhør

I anledning af et større rangeruheld blev der holdt auditorforhør på stationen. Da overportøren kom ud derfra, spurgte stationsforstanderen hvordan det var gået.

— Jo, jeg forklarede ,at jeg svingene gentagne gange med min røde lygte samtidig med, at jeg fløjtede stop.

— Jamen, det var jo udmærket.

— Ja, men jeg var bange for, at auditøren skulle spørge mig, om lygten var tændt!

Fisketog

En privatbane havde et tog, der populært blev kaldt for »Sildetoget«. En rejsende, der gerne ville med i bremsevo-gen, spurgte togføreren:

— Kører De udelukkende med sild?

— Ja, men vi tager en gang imellem en torsk med!

og så var der den kvindelige stationsforstander, der spiste appelsin:

— Er appelsinen meget sur?

— Nej, sådan ser jeg altid ud!

Byens største Udvalg i

**Uniformer - Kapper
Skindtøj**

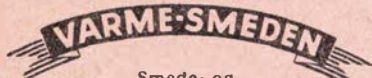
Køb og Salg

**København K. - Palægade 73
Tlf. Palæ 4175 - 4034**

Aalborg

ALFRED HANSEN

Uniformsskrædderi
Herre- og Dameskrædderi
Lev. til DSB og Privatbanerne
Aalborg . Bredgade 7 . Tlf. 4196



Smede- og
Pladearbejde Vand, Gas og Sanitet
M. Svenningsen
Aalborg . Gabelsgade 3 . Telf. 9518

Kühl's Pensionat

i en Klasse for sig

Aalborg . Boulevarden 18 . Tlf. 6089
ovenover »Palæ Teatret«



isolerer mod
Varme - Lyd - Kulde
Aalborg . Niels Ebbesensgade 3
Tlf. 3163



Pølsefabriken
»Gøkk«
Jørgen B. Jensen
Skalborg . Tlf. 162

Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for DSB
Frederikshavn . Emilievej 3
Tlf. 1497

L. N. Rasmussen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Jerslev Jyll. . Tlf. Jerslev 86

C. STEERUP

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Vraa - Telf. 85

P. M. Jensen

Tømrermester
Udfører Arbejder for DSB
Thorsø . Tlf. 93

Brønderslev

N. Christensen

Blikkenslagermester
Leverandør til DSB
Møjlstedgade 4 . Tlf. 314
Brønderslev

Rich. Bertelsen

Glarimester
Brønderslev . Algade 9 . Tlf. 541

Brønderslev Mineralvands- fabrik

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

Frits Halvorsen

Entreprenør
Betonvarefabrik
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

Th. Strandkov

Entreprenør & Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Vestergaardsgade 33
Brønderslev . Tlf. 226



Randers

Gørup Christensen

Installationsforretning
Lamper og Lysekroner
Lev. til Banernes Personale
Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers



Duco-Lakering
Udfører Arbejder for DSB
Randers - Dr. Lassensgade 10
Tlf. 5

Johannes Faarups Eftf.

Georg Skou
Material- Farve- og Tapethandel
Kirkegade 11
Randers - Tlf. 315

Jens Christensen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Herm. Stillingsvej 13
Randers - Tlf. 5250

Horsens

Slagterforretningen

v/ Chr. Thrane
1. Kl. Kød og Paalæg anbefales
Spec. Medister og Leverpostej
Horsens . Triangel 1

P. Fuglsbjerg

Fiske- og Vildtforretning
Nygade 34, Hj. af Stefansgade
Horsens . Tlf. 1367

Sv. Aa. Christiansen

Rådgivende ingeniør m. a. i.
Bremersalle 3, Bækkelund
Horsens . Tlf. 1529

H. Briesemeister

Auto-Reparation
1. Kl. Værksted - Austin Service
Horsens - Grønlandsvej 4 - Tlf. 2751

M. Skinnerup

Slagterforretning
1. Kl. Kød og Paalæg
Horsens . Beringsgade 6 . Tlf. 654

Sigfred Jørgensen

Herre- og Uniformskrædderi
Lev. til DSB Rutebiltjeneste
Bjerringbro . Nørregade 11 . Tlf. 250

Bjerringbro

Vulkaniseringsanstalt

Poul Sørensen
Udfører Arbejder for DSB
Bjerringbro . Reberbanen . Tlf. 62

Chr. Hansen

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

Spis altid

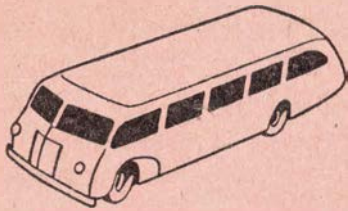
»Hame Flødeis«

Haverslev Mejeri
pr. Hobro . Tlf. Haverslev 11

Anker Sørensen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Durup - Tlf. 99

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS



Karosseri-Fabrikation

NÆSBY KAROSSERIFABRIK

v/ L. LARSEN

Næsby F. - Tlf. Odense 4954 (2 Lin.)

S. M. Jensen & Co. 1/2

Trikotagefabrik

ODENSE - SLOTSGADE 5

Tlf. 1560 - 3060

P. M. PEDERSEN

Slagtermester

Kun 1. Kl. Kød . Flæsk . Paalæg

Nyborgvej 96 . Tlf. 3732

Odense

Bryggergaardens Konditori

Vestergade 11 - Tlf. 2860

Filial: Skibshusvej 107 - Tlf. 2324

Odense Viggo Andersen

Aage Rasmussen

Kolonial, Vin & Delikatesser

1. Kl. Varer - Billigste Priser

Odense

Albanigade 22 . Tlf. 1780

Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges

kontant eller Rate.

Reparationer af enhver Art udf.

Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

Installationsforretningen



Forretningsfører: Ove E. Larsen

Odense . Thorsgade 1

Tlf. 12431

H. L. Rasmussen

Slagtermester

1. Kl. Kød, Flæsk og Paalæg anbefales
Jernbanernes Personale.

Odense . Nørregade 71

Telf. 2552

» GOURMET «

v/ E. Andersen

Alt i 1. Kl. hjemmelavede Viktualier

Kød . Flæsk . Røgvarer

Odense . Læssøgade 15 . Tlf. 3430

Andersen & Holst

Malermester

Udfører Arbejder for DSB

Østre Stationsvej 13

Odense . Tlf. 284 - 1390

S. A. Christensen

Blikkenslager

Aut. Gas- og Vandmester

Leverandør til DSB

Odense . Vindegade 80 . Telefon 789

Kjeld Pedersen

Ingeniør - Entreprenør

Odense - J. L. Heibergsvej 53

Tlf. 11205

**Odense Vinduespolerings
Kompagni**

Udfører Arbejder for DSB

Vi polerer hele Byen

Odense . Sct. Jørgensgade 45 . Tlf. 7777

M. Pedersen

Glarimester

Udfører Arbejder for DSB

Odense . Kongensgade 69 B

Tlf. 4515

C. P. Jensen

Hamlet-Brito og Skjold Cykler

Alle Reservedele og Gummi

i bedste Kvalitet.

Odense . Skibhusvej 207 . Tlf. 6154

A. V. Löwenstein

Malermester

Odense

Østerbro 112 . Tlf. 11691

Andelsvaskeriet „VE TFFYN“

Odense . Skjalm Hvidesgade 1

Tlf. Odense 12207



Vasker for alle i By og
paa Land.



**Andelsselskabet
Odense Eksportslagteri**

Osteriet „Dana Blue“

ODENSE

Henry Olsen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Odense . Tietgens Allé 20

Tlf. 9158

Ove Johansen

Slagterforretning

Odense . Sdr. Boulevard 49

Tlf. 6417

Vilh. Pedersens Eftf.

Vognmandsforretning

Al Kørsel med 2 tons Lastbil

Fruens Bøge . Jernbaneallé 18

Tlf. Dalum 1163

Lauritz Andersen

Bageri og Konditori

Lækre og velmagende

Fødselsdagskringler og Kager

Odense - Ø. Stationsvej 7 - Tlf. 2271

R. J. Kroun

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Ullerslev

Tlf. 162