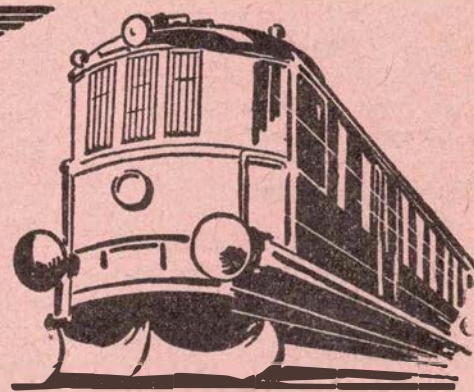
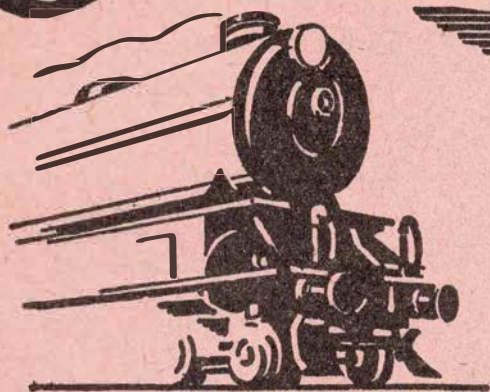


# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

9. årgang nr. 11

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

November 1952

## INDHOLD:

Vort overdimensionerede trafikvæsen .....	Side 241
Månedens emner .....	« 242
Danske stationer: »Skamby« .....	« 243
Mennesket bag .....	« 245
Klageprotokollen .....	« 247
Kværulanten spørger .....	« 247
Mens vi venter på tog .....	« 248
Rundspørgen .....	« 249
Et DSB jammersminde forsvinder .....	« 250
Erhvervelse af gamle jernbaneminder .....	« 250
Danskbygget radaranlæg .....	« 251
Erindringer fra jernbanelivet .....	« 252
Tørring jernbane og rutebilstation .....	« 253
Månedets magasin .....	« 255
Det er ikke alle, der ved .....	« 256
Privatbane nyt .....	« 257
Ud og ind .....	« 259
»Hunden på« .....	« 260



## Kolman & Bolet

*Civilingeniører & Entreprenører*



NR. VIUM PR. TROLDHEDE  
HERNING

## Horsens

### Slagterforretningen

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

### 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

Husk

### Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen  
Stort udvalg i frue- og  
ungpige hatte. Omforandr. udf.  
Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

### Amts- Arbejdsanvisningskontoret

Horsens . Fabrikvej 6  
Tlf. 2740

## Aalborg

### ALFRED HANSEN

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

### 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  
»Gølk«  
Jørgen B. Jensen  
Skalborg . Tlf. 162

## Vejele

### Th. Weissenborn

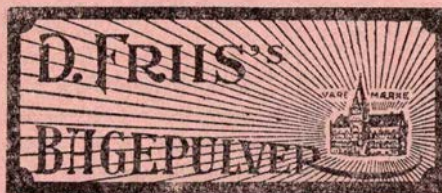
Smede- & Maskinværksted  
Gas - Vand - Sanitet - Varme  
Vejele - Volmersgade 5  
Tlf. 2075

### K. N. & A. Østergaard

Entrepenører  
Gennempresning af Rørledninger  
under Jernbaner og Veje etc.  
Vejele - Tlf. 1731

### Akkumulator Depotet

Leverandør til DSB  
Vejele - Skovgade 14  
Tlf. 1468



## Kolding

### Finnemann Wiuff

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

### H. og F. Sloth

DSB Vognmand  
Kolding . Tlf. 51

### Sydjysk Trælasthandel, C. F. Müllers Eftf. ½

Kolding . Bredgade 16  
Tlf. 47 - 2802

### Møller & Sørensen

Damp- Sav- og Høleværk  
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

### Vejen Automobillakereri

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

## Herning

### E. Blach Hansen

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

### Ubbe's Damesalon

Herning . Skolegade 49  
Tlf. 1843

### Ejnar Lange

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

### Schack Nielsen

Farver og Lakker  
Stort Udvalg i Tapeter  
Herning . Østergade 20 . Tlf. 576

### Knud Knudsen

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

## Tarm

### Hans Sørensens Maskinfabrik

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

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16—34

### A. E. C. og Scania Vabis Omnibusser

William Lindberg  
Esbjerg . Strandbygade 94  
Tlf. 1025 - 4125

### Anton Schrøder

Aut. Installatør  
Udfører Arbejder for Grindstedbanen  
Agerbæk - Tlf. 44

### L. N. Rasmussen

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

### Arnold Hansen

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

# Vort overdimensionerede trafikvæsen ...

## Unødigt stort valutaforbrug

På Vestsallingbanens generalforsamling udtalte formanden, landstingsmand Gudik Gudiksen bl. a.:

— Hvis man betragter vore trafikforhold som helhed, vil man se, at vort trafikvæsen er overdimensioneret, og den første følge heraf er dette, at DSB, privatbanerne, delvis også lastvogne, kapervogne og hyrevogne giver underskud.

Foruden det ubehagelige ved, at så mange må køre med underskud, kommer, at det overdimensionerede trafikvæsen bruger urimelig stor valutaforbrug, som man i hvert fald skulle tro, at rigsdagen og især finansministeriet kunne få øjnene op for.

Privatbanerne har det således, at kun 8 baner af 61 giver overskud og et meget begrænset overskud.

Underskudsbanernes underskud må kommunerne betale — trods det, at de giver statsbanerne et meget stort beløb i samtrafikken.

Hvad er nu grunden til, at det er således? Ja, det er let at se — det er den fejl, at trafikvæsenet herhjemme ikke er en samlet enhed, som afstemmer trafikmidlerne efter trafikbehovet i enhver egn i landet.

I en enkelt kommune her i oplandet er der 13 til 14 lastvogne, — de 6 ville være passende.

Ved det splittede trafikvæsen må de svagt befolkede egne være uden trafikmidler eller nøjes med en privatbane og betale denne banes underskud, foruden at de også må være med til at betale underskudet ved DSB og vort hele trafikvæsen.

### For lidt at køre med for de mange grene

Det, at vi ligger med et overdimensioneret trafikvæsen, betyder, at der bliver for lidt at køre med for de enkelte grene. Dertil kommer, at vi ikke har et samlet trafikvæsen, som kan afpasse trafikmidlerne netop efter behovet.

En anden og meget vigtig ting er dette, at en stor del af vore trafikmidler er fri næring uden nogen som helst begrænsning af disse trafikmidler.

Ja, jeg ved godt, at vi har bestemmelser om, at lastvogne ikke må køre mere end med 30 km fart, at belastningen er begrænset til bestemte kg gods pr. vogn, og at kørselen skal være forsvarlig. Men hvorledes bliver det overholdt?

DSB, privatbanerne og til dels også de koncessionerede rutebiler holder de foreskrevne regler om kun 8 timers arbejdsdag, den normerede belastning og den bestemte kørselshastighed, hvorimod den frie vognmand — lastvognmanden især — kører med 60—80 km fart, endda med fuld last — kører til tider med dobbelt så megen last som tilladt, og chaufføren må ofte køre 12—20 timer om dagen. Dette kan ikke være i overensstemmelse med forsvarlig kørsel. Foruden denne illoyale konkurrence ser vi daglig følgerne ved de mange landevejsulykker, især lastvognene foranlediger — en ting, som tiltager i uhyggelig grad —, der går ikke en dag til ende uden bildrab.

### Politiet undlader kontrol

Politiet skulle kontrollere lastvognene; men de gør intet ved det.

Lastvognene kan komme kørende med 3—4 folk i førerhuset, med dobbelt last i vognen og med 60—80 km hastighed. Politiet rører dem ikke. Hvor længe kan dette fortsætte?

Det er selvfølgelig en stor svaghed i vort

i forvejen mangelfulde system, at politiet ikke magter denne opgave.

I den sidste tid er der dukket en ny slags biler frem — små busser til 8—14 passagerer, bygget over små motorer. Disse vogne myldrer frem — har fri adgang til at gribe ind i trafikken. De lægger an på turistvæsen, ture til byens biografer o. s. v. De vil i særlig grad angribe de koncessionerede rutevogne, og det vil blive en betydelig overdimensionering, som offentligheden bør være opmærksom på. Jeg har ikke noget imod udviklingen, men den må ledes ind til de trafikmidler, som i forvejen skal leve af trafik.

*Det er på høje tid med en samlet trafikplan, hvis det hele ikke skal ende i underskud og stort forbrug af fremmed valuta.*

Norge har gennemført en samlet trafikplan, som vi mulig kan drage lære af, og en større dækning af privatbanernes underskud, fra 60 til 80 pct. synes rimelig, når man ser hen til, at privatbanerne er kommunebaner.

En permanent moderniseringslov er også på sin plads i stedet for de lange mellemrum mellem moderniseringslove fra rigsdagen.

### Trafikmidler i enhver egn efter behovet

Så vil man spørge, hvorledes kan en samlet trafikplan gennemføres. Kun ved, at al vort trafikvæsen betragtes og drives som en *enhed* — efter princippet: Trafikmidler i enhver egn efter behovet.

Og her ville jeg anse det for mest demokratisk og mest praktisk:

1) at DSB som hidtil beholder hovedlinierne og måske enkelte af de største sidelinier,

2) at privatbanerne foruden deres egne baner får en del af DSB's sidelinier, drevet som amtsbaner. Derved ville og kunne disse sidelinier give en langt bedre service til egnens befolkning og til en billigere penge end drevet fra København. Og amtsbanerne kunne få et langt bedre sam-

#### Aktieselskabet

### Aarhus Privatbank

Aarhus  
Hovedkontor

København  
Nygade 1

arbejde mellem rutebiler og baner, også hvor det drejer sig om private rutebilejere, end vi har i dag.

Og endelig:

3) at lastvogne, kapervogne og hyrevogne alle må ind under koncessionssystemet og antallet bestemmes af sognerådene, som foreslår antal og personer og amtsnævn, som bestemmer.

Derved ville vi i løbet af få år få et afpasset trafiksystem (efter behovet), og økonomien ville komme igen, og forbruget af fremmed valuta vil dale meget stærkt. Det kan blive både en god og demokratisk ordning, hvor afgørelserne for amterne kunne blive der ude og ikke skulle til København.

### Socialiseret trafikvæsen

Disse udtalelser, som vist enhver, der har med landets trafikvæsen at gøre, kan tiltræde, har været for stor en pille for *Skive Avis* at sluge, og avisen skriver bl. a.:

Det er en plan efter bedste statsstyremønster, Gudiksen her går ind for. Det er »Kontorius« der her kommer med sit metermål.

Og det er et udfald mod den frie næring for lastbilvognmænd og hyrevognsejere.

Hvad vil det sige f. eks. for vognmændenes vedkommende, at afstemme trafikmidlet efter trafikbehovet. — For fri og dygtige vognmænd vil der aldrig være mangel på trafikbehov. Det skabes ved foretagelse.

Vi har ikke noget imod, at statsbanerne overlader amterne at drive alle sidebaner.

Men vi har i høj grad noget imod, at den frie næring skal afskaffes for lastbilkørsel og hyrekørsel.

Staten skal ikke komme og bestemme, hvor mange lastvogne og hyrevogne, der må være i hver kommune og heller ikke, hvor lang en vognmands arbejdsdag skal være.

Det »program«, som Gudik Gudiksen oprullede ved generalforsamlingen, var et slet maskeret angreb på det frie næringsliv indenfor trafikvæsenet.

Her som overalt, er det imidlertid den frie nærings virksomheder, der tjener penge ind — også de penge, som statsvirk-

somhederne bruger til at dække deres underskud med.

### Fri næring

Der råbes fra så mange sider på fri næring for al virksomhed her i landet (de samme mennesker søger så ved prisbindinger og aftaler at knægte andre, der vil forsøge sig i samme branche), og det er der forsåvidt ikke noget at sige til, når blot ikke det drejer sig om erhverv, hvor samfundet skal investere kapital, eller at det går ud over samfundets helhed som f. eks. ved brug af fremmed valuta til indkøb af overflødige biler, benzin og olie til disse.

Til at regulere den trafikmæssige side her i landet, har vi som bekendt rigsdagen og kommunerne. Men hvordan varetager disse deres hverv på dette område? Rigsdagen vender det døve øre til, og det har den gjort i mange år, og læs i det efterfølgende hvordan f. eks. Horsens kommunalbestyrelse ser på sagen:

Trafikudvalget for Skanderborg amt havde anmodet Horsens byråd om en udtalelse i anledning af, at en privat mand

havde søgt koncession på en fragtrute fra Horsens til Herning.

Borgmesteren, der forelagde sagen, udtalte, at han ikke kunne se, at byens interesser faldt sammen med Vestbanernes. Der er her tale om at knytte en forbindelse mellem to byer, som banen ikke dækker over.

Videre udtalte borgmesteren, at i byrådet, hvor man skulle varetage byens interesser, *behøvede man ikke at føle sig bundet af sin stillingtagen som medlem af banens bestyrelse*. Skulle linierne endelig trækkes op, måtte det være således, at man først og fremmest var medlem af byrådet, og det var i denne egenskab, man var medlem af banens bestyrelse. *I sager, hvor byens interesser kunne kollidere med banens interesser, burde disse helst behandles i byrådet før i banebestyrelsen.*

Hele byrådet, med undtagelse af de to medlemmer, der repræsenterede kommunen i Horsens Vestbaner, stemte for at give koncession på fragtruten.

Lad os med en let omskrivning af et kendt slogan slutte med:

*Trafikordning eller kaos!*

## Månedens emner...

### Bliwer flyvemaskinen et hvermands transportmiddel?

Det er store tal, man ser i opgørelserne over antallet af flyvepassagerer for Kastrup lufthavn. For september måned over 60.000, deraf godt 15.000 fra København og ca. 14.000 til København. Det vil altså sige, at der daglig afrejser, rundt regnet, 500, og ankommer andre 500, mens der desuden hver dag passerer ca. 1000 gennem lufthavnen (gør ophold eller skifter maskine). Ved at læse disse tal får man uvilkårligt indtryk af, at det efterhånden bliver en hvermandssag at rejse med flyver, og at de mere gammeldags befordringsmidler bliver udkonkurreret, hvor det gælder længere rejser.

Nu ved vi jo, at det er omkring dobbelt så dyrt at flyve, som at rejse med skib

eller jernbane, derfor kunne det se ud, som om prisen ikke spiller så stor rolle som hastigheden, og at vi efterhånden må indstille os på at opgive al international jernbanetraffic. For at danne sig et rigtigt skøn over dette, ville det være rart at vide, hvormange flyvepassagerer der selv personlig betaler rejsen uden mulighed for på en eller anden måde at få billetten refunderet?

Man kan dele passagererne i fire grupper: 1. De der direkte eller indirekte rejser for offentlig regning, diplomater, statsmænd, politikere, delegationer, kommunalfolk, som er ude at studere et eller andet, sportsfolk, der udsendes af mere eller mindre offentlig understøttede klubber m. fl. 2. De som luftfartselskaberne giver gratis rejse. 3. Forretningsfolk, der udsendes af

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

Gælder det Kjole eller  
Frakke saa:



**Herning Konfektion**  
ØSTERGADE 30 . TLF. 1901

større firmaer. Og 4. De der selv skal betale, uden mulighed for at få beløbet godtgjort på nogen måde. Denne sidste gruppe er sikkert yderst fåtalligt repræsenteret. (Forøvrigt ligesom på jernbanernes 1. kl.)

Så længe de to første grupper er dominerende, er flyvningen ikke nogen hvermandssag, og hvis man som den tredje gruppe, skal repræsentere et større firma, for at rejse ad luftvejen, er den det heller ikke. Hvis derimod den fjerde gruppe, de selvbetalende, bliver så stor, at den udgør en virkelig betydelig del af de befordrede passagerer, kan man tale om flyvemaskinen som et hvermands transportmiddel, men det har vist lange udsigter.

### Mærkelige bestemmelser

I ordre A læser man: »Togførerstillingerne ved S-togene kræver på grund af tjenestens særlige karakter navnlig god bevægelighed og hurtig reaktionsevne. —«. Og når den slags ting står i ordre A, er det en fastslået kendsgerning, som ingen kan rokke ved. Det vil sikkert blive stående der i mangfoldige år fremover, og de bestemmelser, der er truffet for at sikre nævnte tjeneste folk, der er i besiddelse af de påkrævede egenskaber, vil sikkert også blive stående.

Men det ville unægtelig være morsomt at vide, hvem der fra første færd har »opfundet historien«. Det er jo nemlig synligt for enhver, at tjenesten ved S-togene ikke stiller nær så store krav til togførers bevægelighed, som tjenesten ved de andre tog, og at det i stedet for alle de trufne bestemmelser burde være således, at togførere, der ikke mere var i besiddelse af tilstrækkelig bevægelighed og vitalitet til at forrette tjeneste i de andre tog, kunne anvendes i S-togstjenesten.

tgf.

### Hvor uniformsrevision er aktuel

Der er fremsat udtalelser af tjenestemænd i forskellige kategorier angående forenkling af uniform og især forenkling af distinktioner. Dette kan sikkert akcepteres af alle kategorier. Hvorfor dog alle de »1, 2 og 3 værelses lejligheder«, som der tales om, eller om »franskbrød«, der nævnes, såfremt uniformen kunne gøres bedre ved at spare på alt det guld.

Der tales om sommertøj og vintertøj, og det må erkendes, at en let trøje i sommerkvarmen var på sin plads, ikke alene for lokof., selv om jeg ikke misunder den lokof., der skal sidde indelukket i et lille rum, på en varm sommerdag, med en tyk trøje på, da han til enhver tid skal være agtpågivende for, hvad han møder på sin vej ud ad skinnerne.



Der er een kategori, man ikke spørger, det er bane- og signaltjenesten, der kun hvert 4. år får en jakke og et par benklæder. Her er også tale om »sommertøj«, for når dette personale i 2 år har gået med en vinteruniform, kan man godt de 2 næste år kalde den for en »sommeruniform« og endda en temmelig let og luftig.

Så er der det, at under de sidste krigsår og nogen tid derefter, hvor det var vanskeligt at skaffe uniformstøj, blev terminerne forlænget med 25 % for benklæder og 50 % for jakker, og nu hvor normale terminer er kommet igen, er man kommet ud af trit med samhörigheden, således at man får benklæderne 1—1½ år efter jakken. Her kunne tales om tiltrængt uniformsrevision.

Angående forretningsfører Greve Peter-

sens ønske om at beholde det lille blikloko, må en sådan ordning vel nok kunne efterkommes, for stadig at tilkendegive, at de er lokopersonale, men at det skulle være for at tilkendegive, de er faguddannede »nemlig faguddannede« som han pointerer, det må være unødvendigt.

Jeg ved ikke, om Greve Petersen er ubekendt med, at der blandt andet DSB-personale findes mange faguddannede, der daglig arbejder ved sit fag, og som ikke behøver at reklamere med det, for at tilkendegive, at de er faguddannede.

Det var i meget gamle dage, at en faguddannet mand regnede sig for mere end en ikke faguddannet. Det skulle ikke være nødvendig for lokopersonale, at gå med erindring fra svundne tider. En lokf. er mig bekendt også en tjenestemand, og jeg mener at erindre, for år tilbage kunne en ikke faguddannet også blive lokofører.

H. C.

### Aarhus Amtstidendes Bogtrykkeri



Tlf. Aarhus 200

### Må jeg se Deres kort

Det kortrejsende publikum er et folk for sig med hensyn til billettering. — Jeg lærer ret hurtigt, at et bestemt tak, og kun de nødvendige svar angående togtider og forbindelser betalte sig. Giver man selv an-

ledning til anden tale, — svækkes let pligterne over for os, på det ret så alvorlige skarpe hjørne, — og en skønne dag, bliver det besværligt med at få kortet taget op af lommen. Alle vi kontrollører kender jo sikkert denne udtalelse fra de rejsende: — Ja, nu ser de jo her, at mit kort gælder til den 27. i denne måned, ja, og nu må De jo forøvrigt snart kunne kende mig? hvortil man svarer: — Jo, det gør vi måske nok, men for en ordens skyld, — og for at vi kan være sikker fra begge sider, vil vi gerne bede om at se kortet hver gang De rejser! — De kunne jo eventuelt have glemt kortet! Sådanne rejsende er man jo så færdig med angående dette punkt; men de bliver som regel lidt mere fāmælt for eftertiden. Om man ser streng eller vred ud, — ja derfor behøver vi jo ikke at være det. — Ved for meget honnør, om den rejsende er høj eller lav, — ja, det benytter de sig af — for efterhånden kniber det med at få rejsehjemlen frem — et lille buk og tak virker meget bedre.

H. L.

## Bog anmeldelse

### Kulturbilleder: Smeden

De af os, der allerede er kommet noget op i årene, på den forkerte side af 60-erne og 70-erne, har almindeligvis ikke nogen synderlig forståelse af, hvordan vore forældre har levet i barndom og ungdom, og endnu mindre kender de yngre til hvordan bedsteforældres og oldeforældres tilværelse har været, såfremt man da ikke er af adel, storborger, storbonde eller gammel embedsmandsslægt, og det er jo langt de færreste. Det gælder for den langt overvejende del af tjenestemandstanden, at bare et par generationer tilbage har forældrene været småbønder eller landarbejdere, og mens man for de først nævnte samfundsklassers vedkommende har ret godt rede på leveforholdene gennem tiderne, kender man forbavsende lidt til den egentlige arbejderklassens livskår før arbejderbevægelsens gennembrud omkring århundredskiftet. Vore museer, arkiver og bøger fortæller os ikke ret meget, nærmest ingenting derom.

For at råde bod på dette begyndte Nationalmuseet for et par år siden at indsamle selvbiografier af gamle nulevende håndværkere, som man lod fortælle alt, hvad de kunne huske om sig selv, forældre, bedsteforældre og slægt, deres arbejde, bolig, klædedragt, fødemidler m. m., barndom, ungdom, læretid, svendeår o.s.v. En del af disse biografier (12 ialt) er under redaktion af museumsinspektør Yde-Andersen på Hassings forlag udsendt som en bog med titlen »SMEDEN«. Bogen må antages at være den første i en række af sådanne bøger, der efterhånden vil belyse samtlige fags og andre arbejderes livsvilkår. At SMEDEN blev den første skyldes ikke alene det, at smeden var den vigtigste af håndværkerne, men også at jernindustriens folk ved indsendelse af biografier har vist størst interesse for sagen, der for øvrigt er blevet støttet af arbejder- og arbejdsgiverorganisationer.

De 12 biografier i bogen, der er illustreret, omhandler væsentligst tiden fra sidste trediedel af forrige århundrede indtil første verdenskrig, en enkelt, af en smed ved DSB, er ført op til 1946, og alle egne af landet er repræsenteret, desuden er der beretning fra to indvandrede svende, en tysk og en svensk.

Man går ofte og forestiller sig, at den omhandlede tid var en gylden tid, men man bliver klogere, når man har læst bogen. Ganske vist var der ikke skat på snapsen, men set med vore øjne, var det en umenneskelig tilværelse, de førte. Slid og slæb fra 5 morgen til 9—10 aften, elendige boliger, ussel løn, fedtebrød (med spegesild når det gik højt) og brændevin, masser af brændevin, der spillede en mægtig rolle i hele deres tilværelse. De elendige livsforhold prægede standen, dårlig skoleundervisning, lang arbejdstid, fattigdom og brændevin forhindrede enhver form for åndelig udvikling. Det var først, da arbejdstiden afkortedes, lønningerne forhøjedes, og brændevinsdrikkeriet aftog, der blev evner, tid, råd og lyst til at beskæftige sig med andet, end lige netop det at opretholde livet, og at den arbejderklasse dannedes, der har ført den danske industri op til dens nuværende stadi og den danske arbejderstand op til dens nuværende levestandard.

Bogen er ingenlunde speciel for smede. Enkelte ting som værkstedernes indretning og udstyr, der forekommer os yderst sparsomt, har måske nok særlig interesse for fagfolk, men langt den største del, der fortæller om de almindelige levevilkår, har afgjort almen interesse, og den vil sikkert finde mange læsere, selv om prisen (22 kr.) synes temmelig høj.

L. H. Dybdahl.

### Vi har modtaget:

Hr. redaktør!

Større bygge- og anlægsforetagender har altid folks interesse. Det er spændende at se, hvorledes arbejdet skrider frem, og man undrer sig over, hvorfor man nu gør sådan eller sådan, hvorfor man laver det eller det, og hvordan det hele vil komme til at se ud, når det engang bliver færdigt.

Sådan er der mange mennesker, der med største interesse har fulgt anlægget af de nye spor for elektriske tog mellem Glostrup og Valby. Og mange har spurgt sig selv og andre, hvorfor man har lavet den kunstige bakke mellem Glostrup og Hvidovre? Man har jo ellers altid hørt om og forstået, at der ikke måtte være bakker på jernbaner, hvis det på nogen rimelig måde kunne undgås, og så laver man her en ret betydelig bakke, hvor jorden i forvejen var så dejlig jævn. Hvad kan mon være hensigten med dette? Man hører så mange mere eller mindre fornuftige vittigheder derom og forklaringer derpå. Men det kan jo næppe være noget, man laver bare for at lave noget, og heller ikke for at gøre kørselen mere interessant og bryde ensformigheden, ved at gøre det til en rutschebane. Men de, der laver bakken, må jo vide hvorfor, og måske er det fra dem, man har den mest fornuftige forklaring man får på fænomenet, når snakken drejer sig derom.

Man har simpelthen lavet bakken for at realisere den gamle drøm om, altid at kunne sætte togene igang ned ad bakke, og standsø dem op ad bakke. Da der netop på det pågældende sted skal være en station, så togene kommer til at holde på toppen af bakken, vil det blive så ideelt, som tænkes kan, der kan spares en mæng-

Landsretssagfører

**KNUD THIEDE**

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



**Plaff**  
**Symaskiner**



Aarhus . Parkallé 7  
Tlf. 5828 - 4637

GULDMEDEFIRMAET

**JOHS. SVINTH**

v/ Marie Roloff

**Forlovelsesringe . Fest- og  
Brudegaver**

AARHUS . TORDENSKJOLDSGADE 65  
Telf. 687

de strøm ved igangsætning og en masse slid på bremsematerialet ved standsningen.

Nu vil det så vise sig, om det i praksis vil svare til forventningerne. Det må jo i hvert fald være en betingelse, at der ikke anbringes signaler på sådanne steder, så togene kommer til at standse, umiddelbart før de skal op ad bakken eller på vej op, for i så tilfælde går besparelsen fløjten og mere til. Der må også regnes med den ulempe, det vil blive for de rejsende, at skulle op og ned ad en hel mængde trapper for at komme til og fra togene, men det går jo ganske vist på en anden konto, ellers ser det ud, som om den energi, der

sparer for togene, kommer de rejsende til at præstere ved at forcere trapperne.

Man kan jo ganske vist lave rullende trapper. Det er heller ikke nogen billig historie, men kan det betale sig at lave det hele på den måde, rummer det vide perspektiver for fremtidens trafik, ikke alene for jernbanerne, men også for trafikken på landeveje og gader. Man kan indrette stoppesteder, hvor man hejses og i passende højde og derefter kurer ned ad bakken til næste stoppested, hvor man igen hejses op, kurer ned o. s. v. På den måde vil man helt kunne spare drivkraft i transportmidlerne, der ville blive som en slags

mere eller mindre komfortable løbehjul.

Ja, det er altså, hvad man sådan sidder og tænker på og taler om, når man kører forbi, men mon det ikke skulle være muligt for JERNBANE-BLADET at give en orientering om sagen.

Med højagtelse  
Hove—Højer.

Daglig rejsende Roskilde—København.

Vi lader spørgsmålet gå videre til baneafdelingens 1. anlægsområde, hvorunder arbejdet sorterer, og det vil sikkert glæde bladets læsere at få den rigtige forklaring.  
Red.

## MENNESKET

bag



Den 10. december fylder trafikinspektør E. A. Lyng, 1. distrikt, 60 år, og selv om vi har den største lyst til her at bringe vor elskelige og afholdte trafikinsp. en hyldest til dagen, så kan det slet ikke blive på en så udmærket og fortjent måde, som den samtale »Vor Stand« bragte med trafikinsp. i sit 1. august nr. Da denne samtale kun er kendt af en del af vore læsere, tror vi, det vil glæde den øvrige del af trafikinsp. medarbejdere, når vi bringer den her.

I de gode gamle dage var trafikinsp. etatsens bussemand — en vis arrogant optræden hørte med til uniformen, og hyggespredningen var ikke åbenbar, når han afslæde visit i embeds medfør.

Der blev mellem stationerne etableret et uofficielt frimureri, så uforberedt for stationerne kom han sjældent. Den første, der vejrede ham, satte straks liniedepeche i gang »insp. i toget« — og var en station ikke til at vække, blev den kaldt med passende mellemrum — så vedholdende, at insp. en enkelt gang selv kunne kvittere for meddelelsen om sin ankomst.

Som eksempel på den »moderne« trafikinspektør — tidens mand om man vil — slår vi klo i trafikinsp. E. A. Lyng, der er nået til tops ved sikker og solid arbejds-



Trafikinspektør E. A. Lyng  
fylder 60 år d. 10. december.

færd. Hen mod jul — 10. december — runder han de 60 og har så slidt etaten i 43 år. 9 år ventede han på at blive assistent, 24 på trafikktl.værdigheden, men i 1938 kom der mere flugt over feltet, han fortsatte som trafikinsp. i et virkeområde, han var fuld fortrolig med — ikke mindst ved sit særlige kendskab til den københavnske nærtrafik.

— Trafikinsp. må vel være en slags dobbeltmenneske, da han både skal varetage etatsens og personalets interesser. Det kan vel til tider være en ret vanskelig opgave at tilfredsstille begge parter?

— Jeg synes spørgsmålet lyder, som om redaktøren mener, at etatsens og personalets interesser ikke kan falde sammen — det kan de da, og gør det også i mange tilfælde. Naturligvis — vi skal jo være ær-

lige og åbenhjertige — kan det jo også forekomme, at der fra den ene side vel undertiden kræves mere, end man fra den anden side mener at kunne honorere — men jeg synes absolut ikke, man behøver at være et dobbeltmenneske for at få interesserne til at mødes. Blot må man jo erindre — og det gælder begge parter både etaten og personalet — at i et demokratisk samfund kan man ikke altid få sin private krig igennem for enhver pris. Den anden parts standpunkter og indstilling må også vises forståelse.

— Kan man ved de periodiske besøg på stationerne få et så grundigt indtryk af de mennesker, hvis fremtidsskæbne man har en vis medbestemmelsesret over, at der senere hen med en god samvittighed i behold kan gives et besyv med i laget, når forfremmelsesmuligheder foreligger og skal vurderes?

— Ingen tror vel, at jeg med det — personalemæssigt set — meget store område kan kende hver enkelt personlig, dertil sker der daglig alt for mange ændringer, tænk bare, hvordan personalet kommer og går, søger andre græsgange og får advancement et helt andet sted i landet. Men alligevel — tro mig nu, om De vil — jeg kender nu alligevel langt flere, end man skulle antage! Og hvis jeg ikke kender den pågældende, så er der en fair chance for, at den ene eller den anden af mine trafikkontrollører kender ham. Iøvrigt kunne vel en stationsforstander næppe tænke sig at give en skal vi sige »forkert« påtegning på en ansøgning, og derved føre trafikinsp. på glatis!

— Undskyld, jeg er kun et videbegærligt

### S. Bendtsen & Co.s Eftl.

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

### Gartneriet Belgrano

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

### Gælder det briller!

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

spørgsmålstegn, der hverken leder eller ønsker at blive ledet på glatis. —

Optager kasserevisionen rundt om på stationerne ikke så megen tid, at personalets kår og krav ikke kan følges på den helt hensigtsmæssige måde?

— Ærlig talt — det synes jeg ikke, tiden slår såmænd alligevel ikke til, men det kan vel heller ikke være uden interesse, at trafikinsp. får et indblik i, hvordan personalet løser de regnskabsmæssige opgaver på stationen — hvordan det har sig med ordenen i bogføringen o. s. v. Det bruger jeg bl. a. min tid til, når jeg kommer på revision. Endelig reviderer jeg jo kun på de små — undskyld, mindre — stationer.

### Bedømmelse af personalet

— De, der daglig omgås de mange medarbejdere, har vel nok de bedste betingelser for at bedømme kvalifikationerne, men her er vel trafikinsp. nærmest formidler, således at lovprisninger ikke bliver for højstemte eller mishagsstemninger for fremtrædende?

— Det er klart, at stationsforstanderne og godsekspeditorerne må være dem, der har de bedste muligheder for at bedømme det af dem underlagte personales kvalifikationer rigtigt, og det er jo da også dem, der påtegner ansøgningerne. Men det er naturligvis også rigtigt, at stfst. A ikke bedømmer på samme måde som stfst. B. Det kan jo være svært at være objektiv, når det gælder en gammel medarbejder, som man iøvrigt synes personlig godt om — og her kan det jo være på sin plads, om trafikinsp. spiller på sordin, hvis superlativerne truer med at tage overhånd. Men jeg vil dog sige, at det omvendte også kan tænkes — om end det er sjældnere forekommende! Men stfst. og deres indstilling kender en trafikinsp. dog ud og ind — og derved kommer slutresultatet dog nok til at blive det rigtige og retfærdige for den pågældende.

— Når man selv når til tops, er man så ikke lidt tilbøjelig til at undervurdere andres kvalifikationer?

— Jeg kan forstå, at jeg her faktisk er kommet i indgående forhør — og jeg skal stadig forsøge at svare så ærligt og åbenhjertigt som muligt! Deres spørgsmål forbavser mig lidt — jeg har faktisk aldrig tænkt mig, at ens bedømmelse af andres kvalifikationer skulle kunne ændre karakter, efterhånden — eller ligefrem, fordi man selv steg i lønningsgraderne! Jeg tror altså ikke på, at noget sådant finder sted, men hvis muligvis nogle går rundt med en sådan opfattelse, så skal jeg gerne indrømme, at der kan være noget her, som man skal tage sig i agt for i fremtiden.

Men, som sagt, det er ikke hidtil faldet mig ind, og jeg tror ikke på, at der er noget om det.

— Er man ikke undertiden noget for elastisk til at give den unge stræber fortrin fremfor den mere modne og besindige kollega, der ikke er så bevægelig i ryggen, at bukket er dybt nok, og smilet ikke så servilt længere, fordi skuffede forventninger har præget fysiognomiet?

— Nej, ved De nu hvad — det kan De da ikke tro! Det kan jeg med overbevisning erklære, at skraben og bukken, stå ret og smække hælene sammen — kort sagt, servilitet, som De siger — ikke er noget, der gør indtryk på mig, ej heller på de af mine overordnede, som jeg til daglig omgås. *Det er dog vist i almindelighed et overstået stadium, at den slags egenskaber skulle kunne bringe en mand frem.*

### Avancement

— Det er jo ikke alene flid og dygtighed, der er bestemmende for avancementet, heldet må også til, men den heldige behøver jo absolut ikke at være nogen ener og kan godt vokse med opgaven uden at føle sig som et overmenneske?

— Siden vi taler så meget om avancement, så må vi vel hellere gøre rent bord! De ved jo lige så godt som jeg, at de fleste — langt de fleste — avancementer sker efter bestemte retningslinier, af hvilke tjenestestalden spiller en ikke uvæsentlig rolle! De enkelte — ganske enkelte — avancementer, der sker i »spring«, sker dog forhåbentlig efter flid og dygtighed samt — hvorfor nægte det — også med en smule held. Det er jo mange gange et tilfælde, at en mand i sine unge år kommer til at sidde på en plads, hvor han får lejlighed til at vise, hvad han duer til, en chance, som mangen anden ikke har, men som måske lige så godt kunne have bragt denne anden til tops.

— Jeg ved, at De er afholdt, trafikinsp. Lyng, bl. a. fordi *De betragter de underordnede som Deres medarbejdere og som fornuftigt tænkende mennesker*, der ikke behøver tilrettevisninger årle og silde, men selv kan træffe en rigtig bestemmelse uden at indpodes direktiver og reglementer.

Den praktiske jernbanemand fornægter sig aldrig, og man har på fornemmelsen, at De personlig værdsætter den praktiske færdighed fremfor den teoretiske viden?

— Det kan jo kun glæde mig, at De siger, jeg er afholdt — den tid er forlængst forbi, da en trafikinsp. var en »bussemand«, som personalet skælvede for, når han trådte ind ad døren! Og heldigvis da, for det ville dog i mine øjne være latterligt, om forholdet var, som det efter sigen-

de skal have været i gamle dage! Det er min erfaring, at sker der et eller andet »galt«, så må man ikke straks tro, at den pågældende har gået og »sovet i det« — i langt de fleste tilfælde er der en naturlig årsag, som det er let at efterspore. Det er altid lettere bagefter at kunne se hvordan det ene eller andet burde være lavet bedre — det kan den pågældende som regel selv indse. Her klarer en almindelig fornuftig samtale altid problemerne. Det er klart, at en forretning som DSB ikke går, uden at personalet som grundlag arbejder efter en vis teoretisk viden, *men man skal bruge sin gudsfrygt med forstand*, og alle ordre og reglementer er jo til arbejde efter — ikke til stædigt at bide sig fast i, medens fornuften går fløjten! *Men — regler om sikkerhedstjenesten kan ikke gøres til genstand for fortolkning af den enkelte — det er som en grundlov, vi alle må følge.*

### »Små« og »store« synder

— Skulle man af konduitemæssige hensyn forsynde sig lidt mod de fastsatte reglementer, vil De sikkert fremhæve det undskyldende moment?

— Man må naturligvis skelne mellem de »små« og de »store« synder! Drejer det sig om småting, vil jeg helst ordne det på stedet — uden tidsspildende skrivi — og så er den sag ude af verden fra min side. Det er min erfaring, at en tilrettevisning, overhaling eller røffel — hvad man nu vil kalde det, givet på stedet virker langt bedre end rapportskrivi. Drejer det sig om større ting, som kræver højere afgørelser, er jeg jo egentlig kun den, der undersøger og indstiller, ikke afsiger dommen, og så er det jo klart, at man ved en sådan undersøgelse også tager de forhold i betragtning, som forklarer, hvorfor den pågældende har forsynet sig.

— Har De hentet impulserne fra Deres forgænger i embedet — ham holdt personalet nemlig også af, selvom han spruttede af tjenesteiver, var han i hver præker situation personalets varme talsmand?

— Jeg har kendt min forgænger i embedet i mange år gennem min tjeneste i distriktets kontorer — allerede mens Gether endnu var kontrolør i tilsynet under hans forgænger. Det ville da være mærkeligt, om visse iagttagelser af hans embedsførelse skulle være gået sporløst hen over mit hoved. — Han var en mand, der kendte sit område til bunds, og jeg ved, at han var personalet en »god« mand. Jeg skulle ikke have noget imod at blive sammenlignet med ham.

— Nu, hvor rationaliseringen er det aktuelle problem, der skal løses, venter man i Dem at finde en forstående formidler,



der også tager hensyn til personalets tarv — altså som en kollega, der skal behandle forholdene kollegialt?

— Rationalisering — det er jo et ord, vi ofte hører i denne tid. Men er rationalisering andet end tilpasning, som altid bør finde sted? Ingen blandt personalet vil sikkert sætte sig imod, at de moderne hjælpemidler, som tidens teknik kommer frem med, tages i brug også inden for DSB, til gavn ikke alene for DSB, men derigennem også for os allesammen. Og glemmes må det jo ikke, at alle de moderne hjælpemidler, væsentlig på vore pak-huse, i høj grad gavner personalet i det anstrengende manuelle arbejde. Denne rationalisering eller tilpasning, hvad De nu vil kalde det, må altså komme i stand ved et fornuftigt samvirke mellem ledelse og personale, og det er min overbevisning,

at ingen blandt personalet til dato kan påvise nogen »for hård« fremfærd.

— Er der en episode i Deres trafikinspektørvirksomhed, som særlig har fæstnet sig i erindringerne?

— En trafikinspektørs virksomhed er en så mangeartet forretning — i togene og på stationerne — at det vil blive vanskeligt at fremdrage nogen enkelt episode, som jeg særlig har fæstnet mig ved. Nogen »større« begivenhed har heldigvis ikke fundet sted i min tid — jeg tænker her nærmest på uheld eller ulykker —. Det, som er det altovervejende inden for mit område, er planlægningen og tilrettelæggelsen af S-banernes udvikling, og det vil formentlig i resten af min tid være det, der mest vil beslaglægge mine arbejdsdage.

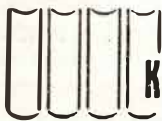
Trafikinspektør Lyngø ønsker ikke at være noget unikum, men han holder af

den opgave, han har fået at røgte, og som han på myndig måde varetager med både respekt for sin etat og sine mange medarbejdere ude i driften. Pligtens fane holder han højt, men har også hjerte og mod til at værne rettighederne, og mon ikke de undskyldende momenter, når en fadæse er begået, i ham kan finde en bevågen talsmand.

Personalet har tillid til ham, fordi han har tillid til det, og det er utvivlsomt den mest betryggende form for et hensigtsmæssigt samarbejde.

Argus.

JERNBANE-BLADET ønsker trafikinsp. Lyngø tillykke på fødselsdagen med tak for den velvilje trafikinsp. ved flere lejligheder har vist bladet.



## KLAGE-Protokollen

### — der klages over

at Kystbanens rejsende til morgenlyntogene fra Kh skal hjemmefra ved 5-tiden, da det næste tog kommer til Kh 1 min. efter, at »Limfjorden« og »Vesterhavet« er kørt.

at den er helt gal med trafiken Rødby-Holeby. Den 27. okt. ved 14-tiden var der 60 rejsende fra Rødby st. til Maribo. Bussen fra Rødby Havn kom overfyldt, og til alt held kom Nakskov-Rødbybanens skinnebus ikke til at stoppe i Landet, som af baneledelsen bestemt, for så kunne man nu dirigere

denne til Maribo med de mange rejsende.

at ankomstperronen på Helsingør st., når det regner, er en blanding af regnvand og sildelage at vade igennem for de rejsende. Dersom perronbelysningen så var i orden, kunne de rejsende vandre uden om søerne.

at DSB åbenbart ikke er klar over, at der er mange rejsende den 1. novbr., og især når denne falder på en lørdag. På Slagelse-Kalundborg strækningen måtte folk stå som sild i tønder, så det var umuligt for togpersonalet at mase sig gennem trængslen, endsige billetter blot en brøkdel af de rejsende.

at det trods gentagne klager ikke er muligt at få lyntoget fra Korsør »Vesterhavet-Vendsyssel« til at standse i Roskilde, da dette kommer ikke alene roskilderejsende til gode, men også rejsende til Holbæk og Sydbanen, der ellers må overnatte i København eller Roskilde.

at et selskab fra Maribo med pladsbilletter til »Limfjorden« fandt deres pladser optagne. Billetterne til de pågældende pladser var endog solgt tre gange, foruden i Maribo tillige i Kh og Nykøbing S. DSB havde således fået 3 gange 3½ kr. pr. plads, og kun togpersonalets elskværdighed med at skaffe plads i togets bagagerum mildnede de skuffede rejsende.

at beboerne på strækningen Holte-Birkerød føler sig forfordelt i trafikal retning, idet Kystbanen har 32 tog om dagen, mens Holte-Birkerød kun har sytten.

at DSB har gået hen og begrave en masse penge i Gedser blot for at genere Nakskov og deres eksportstald. Privatbanerne kører langt billigere end DSB, idet de kun har 8 mill. kr. i underskud, mens DSB har 100 mill. kr. i underskud, skønt den samlede skinnelængde er den samme. Men der er også den forskel, at DSB har syv mand for hver banekilometer, mens privatbanerne kun har een, sådan siger i hvert fald borgmester Marius Nielsen, Nakskov.

### Kværulanten spørger



Er det ikke stor synd at ødelægge vor smukke færge »Dronning Ingrid«, fordi den skal kunne afløse i korte perioder på Grossenbrode-overfarten? Der må da være en af de lidt ældre færger, der lige så godt kunne omdannes dertil. Færgen »Storebælt« med sine upraktiske faste sofaer i stedet for stole i salonerne kunne så samtidig få et *make-up*.

★

På Nyborg st. må ventesalen på grund af pladsmangel i kontorerne tages i brug til lønningsudbetaling. Hvorfor dog ikke få lønnen udbetalt i bank eller sparekasse som i København?

#### 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



## Forandring

At man ikke befinder sig vel efter nat-tjeneste, er der vel ikke noget at sige til, det er forståeligt, men at jeg også skal gå og være mere eller mindre utilpas om aftenen, før jeg skal ud om natten, finder jeg meningsløst og urimeligt. Ikke desto mindre er det en kendsgerning, at når jeg skal have tjeneste om natten, går jeg hele aftenen og føler mig elendig; jeg er træt, søvrig og ugidelig, og humøret er derefter. Det må vel være nerverne, som gør det. Jeg prøver gang på gang at tage mig selv i nakken og stramme mig op, men det hjælper ikke stort. Jeg ved godt, det er synd både for Karoline og børnene, men en sådan aften kan jeg ikke være glad og oplagt, og sove kan jeg ikke, selv om jeg prøver det. Bedst går det, hvis jeg sætter mig til at læse en højspændende bog; så glemmer jeg, at jeg skal møde på stationen ved den tid, da ordentlige mennesker går i seng.

Det er som bekendt ikke alle bøger, der anses for at være gode og læseværdige, men jeg har nu gjort den erfaring, at man yderst sjældent finder en bog så dårlig, at man ikke kan lære noget af den. Der er begribeligvis stor forskel. Nogle bøger er skrevet næsten som et budskab til en selv personlig, ligesom netop for at gøre opmærksom på et ganske bestemt forhold, der bør tages stilling til og træffes forholdsregler angående. Sådanne bøger maner til eftertanke og handling.

Det var netop sådan en bog, jeg uden at vide det havde begyndt på i aftes efter spisetid, mens Karoline pløjede avisen.

»Du, hør her. Det er lige akkurat noget for os.«

»Hmm.« — Det var det, jeg læste om, egentlig også.

»Dansekursus for de ikke helt unge. —

Har De glemt at give livsglæden udtryk i dans? Meld Dem som deltager i vort dansekursus for ægtepar og forny Deres ungdom. — — —«

»Der vil vi knageme med. Hvad siger du til det?«

»Hvorfor skulle vi dog det?«

»Hvorfor? Det var også noget at spørge om. Selvfølgelig, fordi det er dejligt at gå til dans. Kan du huske, da vi gik på dansekursus et af de første år, vi var gift? Hvor var det dog morsomt; vi morede os herligt hver eneste aften. Vi har aldrig været med til noget så sjovt.«

»Ja, det er rigtig nok, men det var dengang. Der er løbet meget vand til havs siden da.«

»Det kan blive lige så dejligt igen.« — Karoline blev helt ivrig.

»Det er jeg ikke sikker på. Eller rettere sagt: jeg er sikker på, det ikke bliver så rart.«

»Hvorfor?«

»Jo, nu er det jo en tolv-fjorten år siden. Vi er blevet ældre, og det, vi fandt morsomt dengang, vil vi måske ikke synes om nu.«

»Ældre! Ja, selvfølgelig er vi ældre — det bliver man jo med tiden — men vi er da ikke gamle. Vi trænger til at komme ud blandt andre mennesker og få lidt luft under vingerne. Nu kan børnene da passe sig selv, så vi ikke skal have det smadder med barnepige som dengang.«

»Jeg tror nu alligevel, vi lader være. Vi er vist for gamle til det sjov.«

»Synes du, jeg er gammel? For du er det i hvert fald ikke.« Karoline rejser sig og snurrer rundt på gulvet, så skorterne står i et sus om hende.

»Nej, du er ikke gammel, og du ser godt ud.« Det var ikke bare for at smigre, jeg sagde det, men hun så nu storartet ud, som

hun stod der og blussede af iver. Hendes figur er god, og ansigtet er både kønt og klogt. Synes jeg da. »Nej, men jeg er for gammel til sådanne narrestreger.«

»Puh! Du snakker godt. Du er netop i den alder, hvor vi kvinder finder mænd mest charmerende.«

»Det kan være meget godt. Men jeg finder nu, og jeg har altid syntes, at det ser fjollet ud, når voksne og ældre mennesker hopper rundt på et dansegulv. Dans er for børn og til nød for de ganske unge.«

»Uden I bliver som børn, kommer I ingen sinde i Himmeriges rige. Således står der skrevet. Men du er for doven. Du gider ikke. Det er sagen.« Karoline blader kraftigt om i avisen og tilkendegiver dermed, at samtalen er slut for denne gang. Altså, jeg svarer ikke — man lærer det jo efterhånden — men går i gang med bogen igen.

Det var nu egentlig en god bog, selv om mange ville kalde den for en knaldroman. I hvert fald gav den mig noget at tænke på. — Den omhandlede blandt andet et ægtepar, pæne, agtværdige mennesker, der havde været gift i henved en snes år. Børnene var blevet voksne, så de ikke længere lagde beslag på moderens hele arbejdskraft og tankeliv. Hun var endnu ikke gammel og trængte til noget at fylde tilværelsen med. Efter i de mange år at have levet udelukkende for og med børnene trængte hun til at leve selv. Manden passede sin virksomhed og havde i tidens løb, mens konen var optaget af børnene, tabt interessen for alt andet, men sørgede godt for hjem, kone og børn. Han var ikke til at drive ud til noget; han syntes, der var så rart hjemme, og gik han endelig ud, var det med uvilje og uden glæde. Kort sagt: Han forsømte konen, hvis hjerte bankede af trang til liv, oplevelse og glæde. Resultatet blev, at hun tog sig en ven, og det hele endte i et bloddryppende drama, hvis udredning voldte snedige detektiver mange vanskeligheder.

Jeg sad og funderede lidt over det. — —

»Du, Karoline!«

»Hvad så?« Det kom lidt spidst.

Jeg tænkte mig om et øjeblik. Jo, det var altså nødvendigt at tage sig sammen.

»Jeg sidder og tænker på det dansekursus. Måske vi alligevel skulle gå med.«

Hun svarede ikke, men så så underligt undersøgende på mig.

## H. ALBREKT

Rydbergs Eftf.

Foto Atelier - Portræt- og Selskabsfotografering

**Passbilleder 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

»Ja, jeg tror i grunden, det kunne blive rigtig morsomt.«

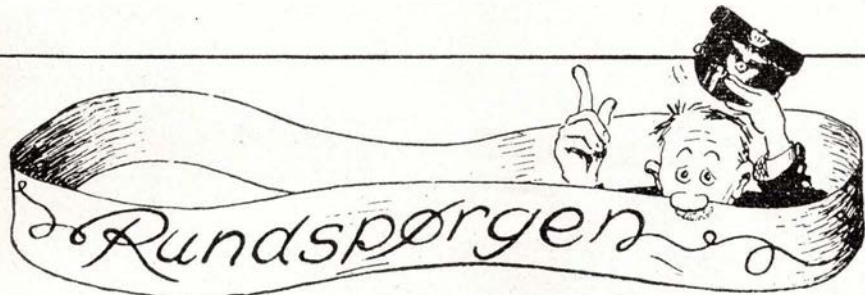
»Mener du det? Eller er det noget, du siger for at drille?«

»Jeg mener det.«

»Hurral!« Hun fo'r hen og satte sig på mit skød og kyssede mig lige midt i hove-

det. »Du kan stole på, vi skal få det sjovt, skattemand. — Men« — hun så igen undersøgende på mig — »du er da vel ikke syg? Mon ikke du skulle tage din temperatur nu, inden du går?«

Bogen tog jeg med mig, da jeg gik.  
lady.



#### 40 år ved jernbanen

Så er vi nået til 40 år, og det plejer jo at være et af de år, der som regel — efter 25 år — fejres her ved D.S.B.

Trafikkontrolør I. K. Arnbo, Holbæk, har i år passeret de 40, og jeg henvender mig derfor til hr. Arnbo.

— Vil De være elskværdig at besvare spørgsmålene til »Jernbane-Bladet«s rundspørge?

— Ja, såfremt De er tilfreds med det, jeg kan fortælle Dem.

— Hvor er De ansat, og hvor har De været?

— Jeg er ansat 1912 i Jerslev. Derfra kom jeg til Nykøbing F. og så til Holbæk, og så en tur til Mørkøv på 5 år, for atter at komme tilbage til Holbæk.

— Havde De tænkt på allerede som dreng at komme til D.S.B.?

— Næh — det havde jeg nu ikke. Mit største ønske som dreng var at komme ud at sejle — jeg er født i Kalundborg og sejlede allerede meget som dreng. Jeg håbede at komme ud med »Georg Stage«, men da denne en nat, den lå for anker, blev sejlet ned, og 11 drenge druknede, kølnede det lidt på min lyst til søen, og da min far var jernbanemand — han var togfører i Kalundborg — ønskede han gerne, at jeg kom til jernbanen. Senere kom iøvrigt også mine to brødre til D.S.B.

og er nu oass., henholdsvis i København og Klampenborg.

— Har De haft nogen særlige oplevelser i Deres jernbanetid?

— Næh — det kan jeg ikke sige. Særlige oplevelser har jeg ikke haft. Uheld og ulykker har vel enhver ældre jernbanemand været ude for.

— Har De været tilfreds med den livsstilling, De har valgt?

— Jeg har aldrig en eneste dag været ked af at gå til mit arbejde.

— Har De været interesseret i organisationsarbejde?

— Ja — det har jeg, men det er i det mindre. Jeg har deltaget som tilskuer ved enkelte delegeretmøder.

— Er det for indiskret at spørge, hvordan De ser på det økonomiske?

— Nej, såmænd er det ej. I betragtning af, at jeg begyndte med 42 kr. 50 øre om måneden, synes jeg, at lønforholdene er gode nu. En anden ting er, at vi fastlønnede betaler for stor en skat i forhold til, hvad en stor part af den øvrige befolkning betaler.

— Hvordan er De tilfreds med forholdene her på Holbæk station?

— Udmærket. Forholdene her på stationen er gode, både hvad angår arbejde og personale. Vi har en flink og forstående chef og gode arbejdskammerater.

— Meget er vel forandret her på stationen i den tid, De har været her?

— Det ved jeg snart ikke. Jeg er næsten sikker på, at Holbæk station er et af de steder, hvor forholdene har forandret sig *mindst*. Da jeg kom her til Holbæk, var ilgodsekspeditionen her på stationen; den er nu på godsekspeditionen, hvilket jo gør en ændring i arbejdet og personalestyrken.

— Har De nogen hobby i Deres fritid?

— Jeg har en lille have og en lille bil, og de to ting er min største og bedste hobby om sommeren. Det skønne Ods herred har mit hjerte; de fleste ture går dertil, selvfølgelig mest om sommeren.

— Har De til slut noget ønske at udtale?

— Skal jeg til slut udtale et ønske, skal det være, at jeg gerne vil ende mine jernbanedage i Holbæk, og det gjorde jo ikke noget, om det blev som stationsforstander.

Harald.



Trafikkntl. I. K. Arnbo, Holbæk

Intet brev  
uden  
julemærke

DEN KOOPERATIVE  
MALERFORRETNING

NÆSTVED

Ring til Næstved 1937 v

»En afvekslende og billig Rejse med  
Ekspresruten over

Hundested—Grenaa«

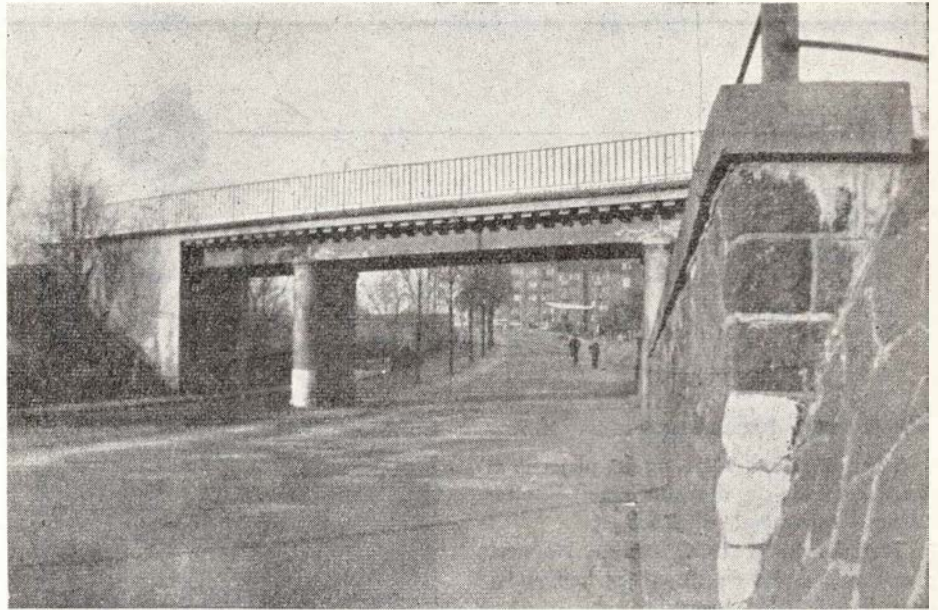
# Et DSB jammersminde forsvinder

Et nødhjælpsarbejde, der aldrig blev brug for.

Nu sker det! Nedrivning af den ene af Grøndals Parkvejs fire jernbanebroer. — Broen har nu stået der i ca. 30 år, uden at der nogen sinde er kørt et tog over den. Den blev bygget først i tyverne som *nødhjælpsarbejde*. Dengang havde man projekteret en rangerbanegård mellem Peter Bangsvej og Finsensvej, og det var da meningen, at broen, der nu forsvinder, skulle bruges til Frederikssundsbanens godstog, der skulle svinge op over broen til Vanløse i stedet for som nu at køre over Frederiksberg.

Broen har således aldrig været til nogen som helst nytte. Derimod har den været til betydelige udgifter, ærgrelser og besvær for trafikken på Grøndals Parkvej. Broen er bygget for lavt, så mangt et læs har i årenes løb fået revet toppen af. Broens loft viser tydelige spor herpå ved alle de ridser og huller, der er skrabet hen under broen gennem de mange år. Som det vil ses på billedet af broen, gik vejen normalt på stensætningens højde, og ved den sænkning af vejen, der skete ved broens bygning, blev der en vældig stigning op mod Jernbaneallé. I krigsårene, hvor busserne og bilerne kørte med generator, måtte mange af disse give op midt på bakken. Cyklisterne må enten krydse op ad bakken til fare for den øvrige trafik, eller også må de trække cyklen.

Ved siden af broen er der bygget en lille pumpestation til at tage kloakvandet. Ved



Broen på Grøndals Parkvej, København.

særlig stærke regnskyl kan pumpen ikke klare dette. Flere gange har vejen været spærret et helt døgn på grund af flere meter højvande.

Det har været helt rørende at se, med hvilken pietet DSB har passet denne bro. Strømmen til pumpeværket har DSB måttet betale alle år, og om ikke hvert år, så i alt fald hvert andet år, er gelænderet på

broen malet først med møjefarve og derefter med grå farve. Når man så tænker på, at faldvisere o.l. på strækningen Frederiksberg-Vanløse ikke har været malet i over 20 år og er ved at forvitte af rust!

Nu er nedbrydningen af broen udbudt i licitation, og det bliver så spændende at se, om Københavns kommune vil bekoste vejen hævet igen. —bro.

## Erhvervelse af gamle jernbaneminder

Hvem vil være med i dette arbejde?

En jernbanemand i provinsen har sendt redaktionen et brev, hvori vedkommende spørger, om der ikke var anledning til i højere grad, end det formentlig sker, at arbejde og agitere for opbevaring og indsamling af jernbanemænds efterladenskaber i form af optegnelser og billeder, breve og dagbøger o.l., således at efterverdenen derigennem kunne få et indblik i de oplevelser og under hvilke livsvilkår, jernbaneetatens mænd har levet og virket gennem tiderne.

Brevskriveren, der selv på sin egn forestår et egnarkiv, mener, at interesserede ansatte rundt i landet burde tage tanken

op og, ligesom det finder sted for egnarkivets vedkommende, tage initiativet til ved pensionstidspunktet, evt. ved dødsfald, at indsamle stof af forannævnte art. Det kunne ske på den måde, at man henvendte sig til vedkommende endnu levende person, evt. hans efterladte, med forespørgsel, om man kunne få overladt foreliggende materiale i form af billeder eller papirer, der kunne belyse netop denne mands livsløb, især med hensyn til hans arbejde ved jernbanen.

Redaktionen har i den anledning henvendt sig til Jernbanemuseet og spurgt, hvad man der mente om spørgsmålet.

Lederen af Jernbanemuseet, o.tass. Parbøl, svarer os, at tanken er helt rigtig, og at man allerede nu er inde på noget af det samme, idet der i flere år har været indsamlet stof af omhandlede art. Dog vil man gerne have sat lidt mere system i arbejdet, og dér ville netop nogle interesserede kontaktmænd rundt i landet i høj grad være på sin plads, da museet jo ikke altid kan være lokalkendt og derfor ikke kan gribe ind på det rigtige tidspunkt og på den rigtige måde. Arbejdet skal og bør nemlig foregå med alt tænkeligt hensyn og diskretion overfor eventuelle personlige forhold. Hvis altså nogen ligger inde med

sådant stof, er museet meget villigt til at modtage det og opbevare det på betryggende måde, også således, at det ikke er tilgængeligt for uvedkommende, i kortere eller længere tid, hvis ønske derom måtte forekomme.

Vil nogen være museet behjælpelig med at indsamle materialet eller blot gøre opmærksom på, hvor sådant findes, er man også glad for denne håndsrækning.

Dog alt dette forudsætter jo, at stoffet virkelig er til stede. Og der er vi inde på noget, som museet gerne vil understrege ganske kraftigt. Der findes i virkeligheden ikke så forfærdelig meget af denne art hos jernbanefolk. Derfor, tag en pen og skriv lidt ned om Deres liv og oplevelser ved jernbanen. Gør det jævnt og bramfrit. Det behøver ikke at være så meget, men blot det, der står, er sandt, men selvfølgelig helst så interessant som muligt og gerne med en lille historie, som er passeret på jernbanens grund, iblandt. Skriv om, hvor De har boet, hvad Deres husleje var, priser på livsfornødenheder, om Deres kone og børn og deres skæbne o. s. v. Kan De ikke nå det på een dag, så benyt en aften i ny og næ til at fuldføre det. Skriv i en stilebog eller lign. og indklæb et par fotografier, men husk endelig at betegne dem med navn og tidspunkt. Ikke alene De og Deres familie vil få glæde deraf, men også om 30 eller 50 år vil rette vedkommende kunne uddrage en del om vor etats historie og dens mænds levevilkår. Gør nu alvor af det, og skriv en tilføjelse om, at Deres lille værk til sin tid skal afleveres til Jernbanemuseet til opbevaring, evt. en afskrift deraf.

Skulle nogen herefter føle sig kaldet til at bistå museet, er vedkommende hjertelig velkommen til at få råd og oplysning ved henvendelse til Jernbanemuseet, Sølvgade 40, København — og det til bladet om dette emne indsendte brev er altså ikke skrevet forgæves. P.

## JERNBANEMINDER

**Er der nogen, der er i besiddelse af effekter, billeder eller som vil skrive erindringer fra amtsbanerne i Sønderjylland?**

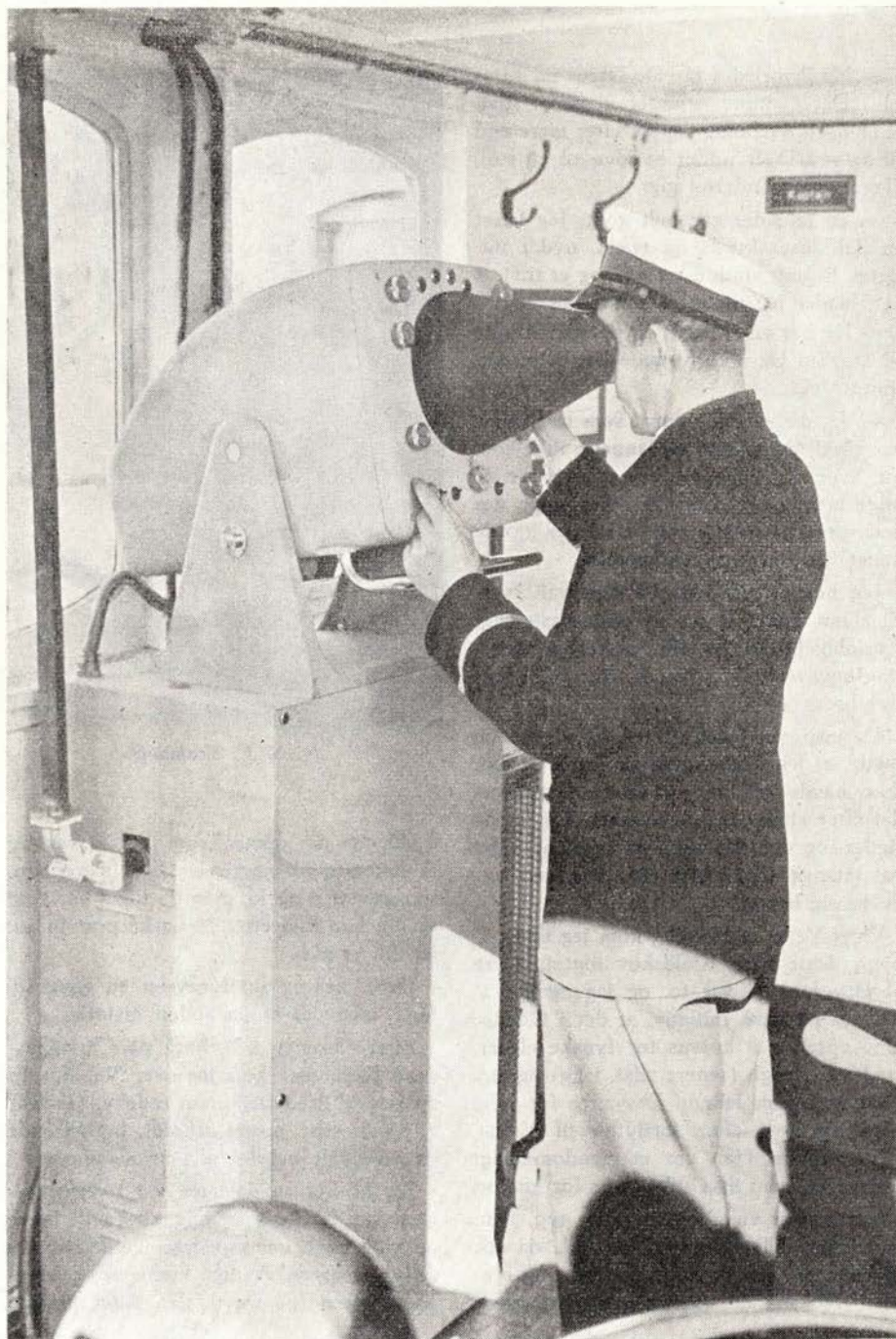
*Radaranlægget på DSB m/f „Jylland“*

For ¾ år siden blev der installeret et danskbygget radaranlæg på m/s »Jylland« på Kalundborgoverfarten. Med undtagelse af rørene er anlægget dansk helt igennem.

Det er den danske fabrik »Terma A/S«, Aarhus, der har taget denne opgave op for om muligt at kunne konkurrere med udenlandske fabriker.

# Danskbygget radaranlæg

*Et prisværdigt fremstød af fabriken  
»Terma« Aarhus.*



Radaren er konstrueret af den norske ingeniør Th. Myhre, og anlægget regnes at kunne leveres for ca. halvdelen af, hvad man må betale for de udenlandske. Hertil kommer naturligvis den yderligere besparelse, der opnås i den »hårde valuta«.

Foruden at bygge en dansk radar har firmaet sat sig for, at det vil gøre et skridt

frem på vejen mod radarens demokratisering. D. v. s. uden at give afkald på nogen af de automatiske funktioner, som anses for nødvendige, når bølgelængden er 3 cm, forsøge at fremstille en radar, som det skulle være overkommeligt også for de mindre skibe, som sejler den meste tid i lukkede farvande, at anskaffe.

# Erindringer fra jernbanelivet

*Dens. stfst. Kramhøft, Svebølle, fortæller erindringer gennem 50 år ved DSB*

— Nå, hvorledes får De Deres tid til at gå i Deres otium, spørger vi pens. stfst. Kramhøft, Svebølle, der nu efter mere end 50 år ved DSB sidder bunden til en stol, plaget af en ondartet gigt.

— Jo tak, det går helt godt. Jeg læser en del, løser kryds og tværs, nyder udsigten fra mit vindue, og når jeg er træt af det, blader jeg tilbage i mindernes bog.

— De har vel oplevet en del gennem de 50 år. Kan De ikke fortælle lidt til bladet, spørger vi.

— Ja, da jeg blev ansat som trafikalev, var såvel tempo som uddannelse ikke som nu, hvor der heldigvis gøres mere for de unge mennesker. Der var ikke noget, der hed skole og ikke mange stationer gjorde noget for elevernes uddannelse.

Jeg husker, da den elskelige trafikinsp. Ziemann kom ud for at underkaste mig foreløbig prøve. Jeg fik forskellige tariferingsopgaver, bl. a. fersk fisk på brunt fragtbrief.

Da insp. var taget af sted, kom stfst. og sagde, at jeg måtte være glad ved, at han ikke havde set, at jeg havde ekspederet det efter almindelig ilgodsfragt. Det er da rigtigt, og det står også på taksten: »Det var satans«, sagde stfst. efter at have overbevist sig herom.

Over Vejle og Kolding kom jeg til Skalborg, hvor stfst. Kjeldskov tog sig mere af eleverne. Vi var to, og jeg mener, at det var på hans initiativ, at der i Odense blev oprettet et kursus for fynske elever, med ass. Kragh (senere stfst. i Lg) og ass. Simonsen som ledere. Desværre for mig, blev jeg kort efter forflyttet til Varde, stfst. Schade. Han var et ejendommeligt menneske, men ikke uden sans for humor.

Jeg husker en aften til sidste tog. Han var forbi billetsalget på vej ud, da jeg skyndte på en ung karl, der gav mig svaret: »No ska do et vær' saa kaalhøgen;



N. S. F. Kramhøft.

a wil gør' dig opmærksom paa, at venstre er kommet til magten«. Hvad siger han, spurgte stfst. og lo, men da toget var gået sendte han bud efter ½ flaske portvin, og jeg fik et glas.

Dette gentog sig forøvrigt en gang senere, men det er en anden historie.

Efter eksamen i Nyborg på Christianssund Badehotel, kom jeg over Na, Ap, Ep og Hm til Fredericia, min fødeby. Her var v. Späth stfst. meget afholdt, beskyttende sit personale overfor alle urimeligheder.

Jeg husker en dag, jeg var i rejsegods-eksp., at der kom en mig ubekendt herre og ville have omekspederet en kuffert til Århus. Færgen var lige kommen og rejsegodsvognene på vej til den lange perron,

hvor omlæsningen foregår. Jeg bad ham gå derud og få kufferten for at være sikker på, at den kom med ekspresen. Han gryntede lidt og gik, men kom lidt efter tilbage sammen med stfst.: »De har generet den herre«. »Nej, jeg har kun sagt sådan og sådan«. »Passer det«. »Ja«, det kunne han ikke benægte. »Så har De sgunt noget at beklage Dem over, trafikinspektør«. »Farvel«, og så gik han.

Mange husker også gamle overass. Gottsche, når han nynnende salmer vandrede frem og tilbage på perronen: Jo mere travlt, jo højere nynnede han. En dag jeg kom ned fra telegrafkontoret, så jeg ham således vandrende frem og tilbage nynnende: »Her kommer Jesus dine små«. Bag ham med foldede hænder gik en gammel dame og nød det himmelsk. Pludselig lød det: »Hvad fanden i h..... h..... helvede er det De laver der«, til en mand der gik på den anden side af hallen. Se den gamle dames forskrækkelse var ubetalelig.

Så kom jeg ind som soldat ved kystartilleriet, trak mig fri efter 4 mdrs. tjeneste og blev stationeret i Gelsted, men ak, tre dage før hjemsendelsen meddeltes mig, at jeg var udtaget til sekondløjtnantselev, hvilket betød 10 mdr. til. Jeg var gal, men bagefter har jeg kun været glad derved, idet jeg fik opfrisket mine matematiske kundskaber og mere til, så jeg senere, da mine drenge kom i latinskolen, var mere på linie med dem. Nu er de løbet forbi, idet de alle tre er ingeniører.

Efter militærtjenesten kom jeg til Esbjerg G, hvortil alle hjemsendte blev dirigeret, da man her altid var 3 mdr. bagud med regnskabet. Der var fisk den gang og alt med DSB.

Her oplevede jeg stormfloden med Fanøfærgen ridende på bolværket og havnebansens ødelæggelse.

I. januar 1910 blev jeg afløser fra Herring, og kort efter fik vi en snestorm, der fuldstændig begravede vognene på ladesporet. 1912 blev jeg fast i Hr, og i 1914 kom første verdenskrig. Tørve-, brunkuls- og ikke mindst lyngtransporterne skabte overvældende travlhed, når togene fra alle 5 sider kom og skulle videre indenfor samme interval. Jo, der var noget at rive i. 1. januar 1922 kom jeg til Nyborg. Is-



**Henri Petersen**  
GULDSMED  
✱  
Århus  
Søndergade 8 . Telefon 1436

**KALUNDBORG-AARHUS OVERFARTENS  
RESTAURATIONER**  
Th. Johnsen.  
Århus  
Telefon 1555

vanskelighederne begyndte. Det var tit en hård tårn, da togene kørte ud til og fra Knudshoved, for der at optage de rejsende, der flere gange måtte vandre over isen fra isbryderen, der lå ude ved iskanten. Der kunne fortælles om mange morsomme situationer.

Vi fik også nogle hårde snevintre. Jeg husker en aften, jeg mødte til nattevagt. Himmel og jord stod i eet og telefon og telegraf kun brugelig til Tommerup.

Senere på natten ville jeg prøve igen, men ak, sagde damen, nu er linien over Gedser—Hamburg også afbrudt, men vent en øjeblik, jeg prøver over Gøteborg—Frederikshavn. Der kom også forbindelse, men håbløst at forstå hinanden. Morsomt var det alligevel, og jeg var damen taknemlig. Desværre fik jeg ikke hendes navn.

Jeg tror forøvrigt ikke stationen fik nogen kritik over sine dispositioner, hverken for eller imod, mærkværdig nok.

Jeg havde forresten en anden oplevelse, hvor jeg fik en vældig balle, men det var fra to af mine drenge. En R-maskine var lidt før 6 morgen kørt i drejeskiven. Den kunne ikke ventes op før henad middag. Vi havde et tog med afgang kl. ca. 7, og dette medførte foruden ikke så få kontor- og butikspersonale også mange skolebørn til Odense. Jeg fik fat i en lokofører og spurgte om han med en rangermaskine kunne køre toget til Od. Ja, nemt og jeg ringede så til 4. t., der sanktionerede og så skulle sende en hjælpemaskine til videreførelse fra Od. Da skolebørnene fik resultatet at vide, fik jeg vel nok en balle, at jeg ikke kunne unde mine egne børn en fridag.

Fra Ng kom jeg til Od som oass. Stfs Madsen og oktl Nathansen. Skønt jeg kendte sidstnævnte sidst fra Herning, lærte jeg der, at der bag det tit lidt bryskede ydre lå et følsomt menneskesind.

Fra Od blev jeg trafikkontrolør i Esbjerg og oplevede der tyskernes invasion. Selve dagen var jeg i Kbhvn på ferie. Hjemrejsen derfra står som et bittert minde i min erindring. Det var ikke morsomme tider.

Heldigvis kom jeg snart til Svebølle som stfst. Her havde vi det hele ligesom mere på afstand.

Stationen var meget forfalden, og jeg

skylder 1. distrikt og jernbaneforeningens formand, Høgsgaard, der underrettede mig om den planlagte ombygning, stor tak for den måde, denne blev udført på.

Her tilbragte jeg nu 10 år i en kreds af dygtige og forstående medarbejdere og blandt en befolkning, jeg kom til at sætte stor pris på. De kom åbent til mig med eventuelle ønsker og blev aldrig tvære, om jeg ikke kunne imødekomme dem. Jeg og min kone har mange dejlige minder fra den tid.

Jeg havde mange elever, og arbejdet med dem har været mig en stor glæde.

Ungdom har altid haft en stor plads i vort hjem. Eleverne har jeg søgt indprentet min egen livserfaring: *Aldrig gå fra ansvaret*, og at vi alle er arbejdere i samme vingård. Når jeg læste med dem, krydrede jeg det ofte tørre stof med oplevelser fra min egen tid, og jeg tror, at hvis alle, der har med vor ungdom at gøre, ville gøre det samme, vil det give dem større interesse. *Vi skal alle gøre vore erfaringer, og I skal gøre jeres*; men så kan I, når I kommer ud for lignende, sige til jer selv: »*Det var det, den gamle sagde*.« og så husker I det til næste gang.

## Tørring jernbane og rutebilstation



Den 23. oktober blev den ombyggede Tørring station i forbindelse med nybygget rutebilstation indviet under festlige former. Banen blev åbnet i 1891 og var, indtil den blev forlænget til Thyregod i 1929, smalsporet. Dermed var Tørring færdig som endestation, og personalet blev flyttet til Horsens. Den gamle station havde nu stået i 60 år (den var ikke færdigbygget til tiden, hvorfor entreprenøren blev ikendt en stor bod) og trængte derfor stærkt til en ombygning.

Stationsforst. H. Nielsen viste banens bestyrelse og de indbudte rundt i stationsbygningen, hvor man med interesse beså

de nye smukke lokaler, og der faldt mange smukke anerkendelser om moderniseringen.

Derefter samledes selskabet til en sammenkomst på hotellet. Her havde banens formand, sognerådsformanden i Tørring og mange flere ordet, og alle udtalte deres tilfredshed med det flotte resultat af ombygningen.

Arbejdet er helt igennem udført af lokale håndværkere, og der lød mange anerkendende ord til disse for det smukke arbejde. Udgifterne til ombygningen beløber sig til 46.400 kr., hvoraf Tørring kommune har ydet 8000 kr.

### Plejehjemmet »CONCORDIA«



modtager kroniske syge og ældre Mennesker i Pleje.

**Leonora Wæhrens**  
Sygeplejerske  
Kvissel Tlf. 11



### Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10  
Esbjerg

## Aabyhøj

### Aaby Tømmerhandel

v/ E. Løchte  
Alle Arter Bygningsartikler

Kontor:

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

### 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 - Persiener  
Aabyhøj . Haslevej 6  
Tlf. Aabyhøj 877

### H. Brandes

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

### 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

### O. Chr. Jørgensen

Murermester  
Viby, Jyll. - Rørdamsvej 7  
Tlf. Viby J. 354

Benyt

### Viby—Aarhus Rutebilen

Tlf. Viby 13

### A. Pedersen

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

## Silkeborg



### Jydsk Vulkani- seringsanstalt

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

### Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester  
Udfører Arbejder for DSB  
Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

## Aarhus

Fabrik for Maaleinstrumenter

### TERMA ½

Aarhus - Danmark

### BAGERIET

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

Gælder det Ure eller Optik saa:



der tilfredstiller Deres Ønsker.  
Konto aabnes gerne.

Aarhus . Vestergade 15 . Tlf. 1267

### TIDEN KRÆVER

at man er velklædt, faa derfor  
Deres Kjole syet i

### „Lady“ Kjølesalon

Aarhus, Borggade 16<sup>1</sup>  
Tlf. 14132

### C. Jønsson

Korkvarefabrik

Aarhus - Fiskergade 42-44 - Tlf. 1099

★

## Sønderjylland

### V. Andersen & K. Pedersen

Ingeniør &  
Entrepreneurfirma  
Haderslev . Aastrupvej 7  
Tlf. 21116

### Karl Fr. Schmidt

Brøndborer, Blikkenslager og  
Installationsforretning  
Christiansfeld . Tlf. 11

### Emil Thiesen

Sadelmager & Møbelpolstrer  
Udfører Arbejder for DSB  
Tønder - Kogade 3

### Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Klipleve  
Tlf. Klipleve 8716

### Chr. Jørgensen

Tømrermst. og Entrepreneur  
Udfører Arbejder for DSB  
Haderslev . L. Bakkevej 3 . Tlf. 21553

## Tørring

### Sv. Aage Hansen

Blikkenslagermester  
Kosangas Forhandler.  
Udf. Arb. for Horsens Vestbaner

Tørring . Bredgade 3  
Tlf. 167

### Tørring Auto- og Smedeværksted

v/ Chr. Lauersen  
Udf. Arb. for Horsens Vestbaner  
Tørring - Tlf. Tørring 37

### Hakon Nielsen

Malermester  
Udf. Arb. for Horsens Vestbaner  
Tørring . Tlf. 136

### Karl Jensen

MURERMESTER  
Udf. Arb. for Horsens Vestbaner  
Tørring - Tlf. 142

### Peter Petersen

Tømrermester og Bygningssnedkeri  
Udf. Arb. for Horsens Vestbaner  
Tørring . Skolegade 8  
Tlf. 74

### Hammerum Installationsforretning

v/ H. Johansen  
Lys og Kraft overalt og til alle Formaal  
Udfører Arbejder for DSB  
Hammerum . Jernbanegade 1 . Tlf. 102

### Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker  
Vand - Varme - Sanitet  
Udfører Arbejder for DSB  
Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

### Henry Bech Autoværksted

Aut. Forhandler af Dodge, Hudson,  
Land Rover, Henschel Diesel  
Perkins samt den tyske Folkevogn  
Herning . Bethaniagade 34 . Tlf. 821



# 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

MEMLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



5. KØBENHAVN. Dagbladet Social-Demokraten havde i dagene 5.-11. okt. i forbindelse med flere velvillige institutioner arrangeret en rundrejse i Danmark for 59 svagføre kvinder og mænd, der ellers er afskåret fra at kunne foretage rejser. Det store tog bestod af internationale sove- og spisevogne, så deltagerne kunne bo i toget hele ugen. Toget gjorde ophold på Knudshoved, Laven st. og i Sønderborg.
11. ÅLBORG. Ved 14-tiden kørte en lastbil mod et rangertræk i krydset Jyllandsgade-Sønderbro. Der skete kun materiel skade.
14. ÅLBORG. Den 27. novbr. 1950 skete der et sammenstød mellem et rangertræk og en personbil på Sønderbro-overskæringen. Bilen kom med sine 5 passagerer i klemme mellem toget og et hellefy. Ingen af passagererne kom alvorligt til skade. Bilen blev knust, hellefyret væltet, og en godsvogn blev lettere beskadiget. Ved byretten havde DSB krævet 82 kr. i erstatning for skade på godsvognen, men føreren af bilen blev frifundet, da retten fandt,

at overskæringen ikke var ordentlig sikret. DSB appellerede til landsretten, der fandt, at DSB måtte bære en fjerdedel af skaden, fordi der ikke var truffet effektive sikkerhedsforanstaltninger. DSB blev tilkendt 61 kr. plus 200 kr. i sagsomkostninger. — Ak, ja!

20. KORSØR. Da en P-maskine kørte fra færgelejet, kørte den ind i siden på en tom personvogn. Hele siden blev skrælet op, og da vognen samtidig blev væltet over mod en mur, blev vognens anden side og muren også beskadiget.

23. KØBENHAVN H. Da en 64-årig dame forsøgte at entre lyntoget Sønderjyden, da dette satte sig i gang, faldt hun ned mellem to vogne. En rejse i toget havde lynhurtigt trukket i nødbremsen, så toget standsede, før vognens hjul nåede damen, der slap med overfladiske skrammer.

24. ØSTERPORT. Ved 5,30-tiden afsporede skinneslibevognen med alle hjul i S-togssporet ved Østre Anlæg. I to timer måtte S-togene køre på enkeltspor mellem Hovedbanegården og Hellerup.

28. ROSKILDE. Da banehåndværker Sv. Aage Olsen, svejsokolonnen, i eftermiddag arbejdede i et spor på stationen, ville han gå til side for et kommende tog, men trådte derved over i et spor, hvor der kom en motordrainsine med to grusvogne. Olsen blev ramt af grusvognen og blev slynget hen ad jorden, hvor han ramte dækslet på en sporskiftemotorkasse. Olsen pådrog sig en alvorlig hjernerystelse.

28. RØDEKRO. En 28-årig markedsrejse blev i morges fundet død i banelinens grøft, lidt syd for stationen. Mandens beboelsesvogn var med et godstog, der gik fra Rødebro i aftes, og han må således være faldet af toget.

28. HILLERØD. Kl. 10,00 blev stationens nye elektriske sikringsanlæg taget i brug, efter at det gamle sikringsanlæg blev sprængt i luften den 2. juli 1944. Det nye anlæg sparer de 12 mand, der i mere end 8 år har været beskæftigede med at rangere togene ud og ind af stationen.

Efter at det nye anlæg var tillyst, var stationsforst. Gjødese og trafik-til. N. A. Andersen værter med kaffe m. m. i stationens nye »selskabslokale« i den tidligere ventesal for »ikke rygere« for de af signalvæsenets og

trafiktjenestens ledere, der overværede indvielsen.

28. LUNDERSKOV. Ved godt 5-tiden i morges holdt et tog fra Padborg for stop uden for stationen. Ved igangsætningen, da der var givet signal, sprængtes toget. Toget måtte derefter tages ind i flere afdelinger, hvilket bevirkede forsinkelser på indtil en time.

30. SLAGELSE. Høng—Tølløsebanens skinnebus blev ved 21-tiden afsporet

## 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.

## Byttelejlighed

### Fredericia—København.

Jeg har 2 Vær. plus 2 Kamre, alle Bekvemm. og ønsker at bytte med 2-3 Vær. Lejlighed i København, med eller uden Centralv. Henv. Holm Jensen, Ndr. Fasanvej 80, Tlf. Fasan 797

## Johs. Søby

Kolonialhandel

Vine - Spirituosa - Konserves

Holstebro . Stationsvej 20 . Tlf. 470

**Millgaard's**  
Trædækkere

Maalkonfektion paa Konto.  
Aarhus - Ryesgade 10<sup>1</sup> - Telf. 336

## Henry Lundborg

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Vraa - Nygade 8 - Tlf. 30

i et sporskifte på Slagelse st. Først ved midnatstid blev skinnebussen køreklar igen.

31. BORRIS. Ved hjælp af tillistede nøgler er der i nat stjålet 3200 kr. fra stationens pengeskab.

31. HEDEHUSENE. Da et godstog ved 4-tiden skulle sætte i gang, sprængtes toget ved, at en trækstang knækkede. Uheldet bevirkede, at første persontog mod København blev forsinket ca. en halv time.

★

### Automatisk vaskehal

På finansloven for næste år er der afsat 2,3 mill. kr. til det nye S-togs depot i Ballerup, hvortil Enghave maskindepot til sin tid skal flyttes. I det nye depot vil der for første gang herhjemme blive indrettet automatisk vognvaskning, idet vognenes ydre sider spules og aftørres med viskere, mens vognene passerer vaskehallen.

★

### Lokomotivmandsforeningen dømt

Da det forventes, at tyskerne i marts 1945 skulle overtage Lokomotivmandsforeningens feriehjem på Røsnæs, blev hjemmet dengang udsat for sabotage af to unge mennesker på 13 og 16 år. Efter at deres far var flygtet til Sverige, tog moderen ophold ved Skamlebæk med sønnerne. Her underskrev moderen på at betale foreningen 8000 kr. i erstatning (beløbet blev senere nedsat til 7000 kr.). Af de 7000 kr. dækkede krigsforsikringen senere de 3875 kr., og restbeløbet 3125 kr. blev derefter krævet tilbagebetalt af »sabotørerne«s far, idet han gjorde gældende, at hans hustru havde underskrevet under retsstridig anvendelse af tvang.

Landsretten dømte foreningen til at betale de 3125 kr. og i sagsomkostninger 600 kr. Retten udtaler, at det ved mødet i Skamlebæk må have stået såvel overretssagfører Jacobi som foreningens repræsentant klart, at den fremsatte trusel om strafferetlig forfølgning af sabotagen måtte bibringe fru en alvorlig frygt for tyskernes indblanden og deraf følgende fare for hendes to sønner, og at det alene var

denne frygt, der medførte, at fru, som end ikke var juridisk forpligtet til at betale erstatning, underskrev erklæringen. Retten tilføjer, at truslen er blevet opretholdt overfor overretssagfører Hans Madsen, der var fruens sagfører, og som fik beløbet nedsat til 7000 kr.

Denne dom er nu stadfæstet af højesteret af ni dommere. Tre dommere giver en særlig begrundelse, men er iøvrigt enige med flertallet.

Tre dommere anser det ikke for godtgjort, at der har foreligget en efter aftalelovens § 29 retsstridig tvang. Disse dommere finder imidlertid, at lokomotivmandsforeningen i strid med aftalelovens § 31 har udnyttet fruens for foreningens repræsentanter kendelige frygt for, at sabotagen skulle komme til de tyske myndigheders kundskab, ved at formå hende til at betale en erstatning, som hun ikke var forpligtet til at yde, og som væsentlig oversteg, hvad skaden må antages at have udgjort, og de stemmer herefter på samme måde som flertallet.

I sagsomkostninger for højesteret betaler foreningen 800 kr.

### Det er ikke alle, der ved —

at den nye tyske færge til Grossenbrode-overfarten, der bygges i Kiel, vil blive søsat i begyndelsen af december og får navnet »Deutschland«.

at DSB i fjor købte ca. 300.000 sveller à 30 kr. pr. stk., altså for 9-10 mill. kr.

at ruten Korsør-Kiel genoptages til næste år, idet rederiet i Kiel har lovet Korsør havneudvalg 5000 kr. udover havnepenge.

at der i anledning af Skive banegårds flytning er udbetalt ca. 50 lodsejere 90.000 kr. i erstatning for afståelse af arealer dertil.

at Hjørring Idrætsforenings fodboldhold til kampen mod Skovbakken i Århus havde lejet en DSB dansevogn til rejsen til Århus. De må have danset for meget forinden kampen, for Hjørring tabte 1-4.

at det den 3. oktober var 10 år siden, at Hirtshalsbanens tog første gang blev indført til Hjørring DSB station.

at Ålborg stations bedriftsværn vil omfatte 370 mand under ledelse af o.trafikkontrolør V. E. Ringdal.

at modernisering og ombygning af Kolding st. er påbegyndt, og at turen næste gang kommer til Slagelse st.

at DSB står for at indtræde i unionen af vesteuropæiske jernbaner, hvilket vil betyde, at DSB i første omgang skal indsætte 250 nye europavogne til fælles benyttelse indenfor unionens områder. Det bliver en ekstra ordre til Scandia på 3-4 mill. kr.

at der fra sommerkøreplanens ikrafttræden overføres tre internationale tog i hver retning over Gedser-Grossenbrode.

at en stærkt tiltrængt udvidelse af DSB rejsebureau på Kh er påbegyndt, idet den store tilstrømning til bureauet i sommer sprængte alle rammer, og stillede det allerstørste krav til bureauets medarbejdere. Husk nu også at få uvidet ekspeditionstiden — i højsæsonen i hvert fald.

at DSB har tilbudt at flytte Risskov st. til et areal mellem Fortevej og Grenåvej. Der er bestilt automatiske halvbumme til overskæringerne ved Ndr. Strandvej og til Grenåvej.

at man i Hålsingborg er ved at bygge et nyt togfærgeleje, der ventes at kunne tages i brug d. 10. juni næste år.

at DSB på strækningen Marbjerg blok—Hedehusene er ved at lægge 800 m franske betonsveller og 800 m tyske betonsveller som prøvestrækning. Samtidig lægges 60 kg skinner, der er svejst sammen i længde på 800 m, noget hidtil ukendt herhjemme.

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

### Blomsterforretn. »FLORA«

Dal Pedersen  
Lev. til Banerne

Sct. Laurentiivej 81  
Skagen - Tlf. 173

### A. M. & O. Aagaard Hansen

exam. Tandteknikere

Jernbanegade 9 · Tlf. 986  
Hjørring

### Jacob P. Sørensen & Søn

Blikkenslager, aut. Vand- og  
Gasmester, Centralvarmeanlæg  
Køkkenudstyrsforretning

Skagen · Sct. Laurentiivej 73  
Tlf. 82



# PRIVATBANE NYT

## Privatbane dagbogen

1. STUBBEKØBINGBANEN. I morges tidlig opdagedes det, at der var ild i banens hovedkontor i Nykøbing F. Det kontor, hvori ilden raserede, brugtes som tryksagsarkiv, og en stor del af de oplagrede billetter og formularer blev ødelagt. Ilden menes opstået ved, at et askebæger med en ikke helt slukket cigaretstump er hældt i papirkurven og har ligget der og ulmet hele natten.
10. FJERRITSLEVBANEN. Et motortog påkørte ved 7,15-tiden en personbil med tre passagerer på en ubevogtet overskæring i nærheden af Hundstrup st. Det lykkedes i sidste øjeblik for bilens fører at få drejet bilen i togets kørselsretning, men bilens ene side blev revet fuldstændig op, og bilen havnede i grøften. Kun een af bilens passagerer kom lettere til skade. Toget fortsatte med en halv times forsinkelse.
14. KRAGENÆSBANEN. Da skinnebusen fra Nakskov kl. 21,45 nærmede sig Nakskov Ladegård, opdagede motorføreren, at en stor flok kvier havde slået sig ned på banen. Han bremsede så hårdt som muligt, men et par af kvierne blev ramt så hårdt, at de måtte slås ned. Skinnebusen fik kun lettere beskadigelse og kunne kort efter fortsætte kørslen.
18. FREDERIKSHAVN. Hesten for en mælkevogn, hvis kusk var inde i et hus, kørte for sig selv imens. Da den nåede overskæringen ved Ærøvej, kom der et tog fra Sæby. Motorføreren bemærkede godt nok køretojet, men med den fart, hesten havde på, mente han at være forbi overskæringen, inden hesten kom. Det slog næsten til, men mælkevognens trinbrædt ramte dog den sjette af togets syv vogne. Mælkevognen væltede og skiltes ad.
18. VIBORG. Da Fårupbanens skinnebus ved 20,30-tiden passerede Bruunshåb i Viborg, blev der affyret skud gennem en af togets ruder. Man fandt et 6 mm projektil på gulvet. Ingen af togets passagerer blev ramt, og det lykkedes senere politiet at finde to brødre på 11 og 17 år, der havde taget deres fars salonriffel og havde skudt mod toget.
27. HOLSTEBRO. Da Ørnhøjbanens skinnebus ved 15,40-tiden var på vej til Sydbanegården, knækkede en aksel, hvorved skinnebusen afsporede. — Først ved midnatstid lykkedes det at få sporet frit igen.
28. SKÆGKÆR. Føreren af en bil, der havde passeret overskæringen ved Skægkær til trods for, at blinklyset var i gang, idømtes i dag ved retten en bøde på 50 kr.
28. TROLDHEDEBANEN. Banens bestyrelse afholdt i aften en smuk afskedsfest for den nu afgangende direktør Stensballe. Formanden takkede denne for hans usædvanlig dygtige og pligt-opfyldende gerning gennem de ca. 25 år, hvori Stensballe havde været direktør for banen. Som erindringsgave blev der overrakt et maleri af et landskab med Troldhedebanen ved Kolding. Direktørens frue fik en sølvvase med orchideer.
28. NAKSKOV. Tre vognmænd havde uden koncession oprettet fragtruter på Vestlolland. Ved retten i Nakskov blev ruterne kendt ulovlige, og hver af vognmændene fik en bøde på 100 kr.

Samtidig blev »Hjemstavnsbussen« Nakskov-København kendt ulovlig, og vognmanden blev idømt en bøde på 1000 kr.

LOLLANDBANEN. Som bekendt standsede banen fra vinterkøreplanens begyndelse toggangen mellem Holeby og Rødby Havn for at gå over til busdrift for personbefordringens vedkommende. Larmende og mange har de protester været siden da, idet det ved mange lejligheder har vist sig, at rutebilerne ikke kan klare trafikken, og der har i det hele taget været mange gnidninger at bekæmpe for banen. Banen lover, at det skal blive bedre, når man får leveret de nye rutebiler, der er bestilt. Beboerne i Rødby og Rødby Havn kræver imidlertid skinnebusserne videreført fra Holeby til Rødby Havn, og på grund af mange rejsende har man allerede måttet gennemføre flere skinnebusser på lørdage og søndage.

KALVEHAVEBANEN. I 20 år har Kalvehavebanen udført biltrafikken på Møn, men, som flere gange refereret her i bladet, har de mønske kommuner søgt koncession på bilruterne på Møn samt Stege-Vordingborg fra 1. april 1953. Flere møder har været afholdt mellem banen og et udvalg fra de mønske kommuner, men disse er nu endt uden resultat, og det skal så blive interessant at se, om bevillingsmyndighederne vil give de mønske kommuner bevilling til rutebilsdrift langs med Kalvehavebanen.

HJØRRING-HØRBYBANEN. På banens generalforsamling blev banens dødsdom faktisk afsagt, idet ingen af de tilstedeværende protesterede mod nedlæggelse af banen. Det oplystes, at indtægten pr. banekilometer er under halvdelen af, hvad tilfældet er ved en række af landets ringest benyttede baner. Det er meningen at standse banen fra 1. april 1953.

ØSTSJÆLLANDSKE JB. Østsjællands Folkeblad startede en konkurrence for at finde passende navne til banens nye skinnebusser. Der indkom 1853 navneforslag. Det fremgik tydeligt fra forslagsstillerne, at banens forskellige linier skulle have hver sit navn.

## Middelfart Varmekompani

H. Stubdrub

Centralvarme - Oliefyr - Stokerfyr  
Sanitære Installationer - Vand og Gas

Værksted og Lager:

Gl. Banegaardsvej - Middelfart  
Tlf. 612



## BORNHOLM

### Kemisk Rensning

Renlighed og Rensning hører sammen.

Snavs slider og mørner, Rensning bevarer og oprisker.  
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. Tøjrseri  
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 - Festelegamer  
Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 9213

## Bygningssnedkernes Coop.

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

## 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. Sørensens Eftf.  
Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.  
Aarhus . Dybbølgade 5 . Tlf. 13487

## Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik  
Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 12755

## B. Dalsgaard Andersen

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

## N. M. Thomsen & Søn

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

## 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

## 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

Vi kanalyzer 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

PAA BANEGAARDSIDEN  
**Stof-JENSEN**

BANEGAARDSPLADS 7 · TELF. 580  
AARHUS

## Tobaksforretningen

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

## Møbelpolstrer

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

## AARHUS OG OMEGNS BEGRAVESESFORRETNING

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

## Tandlæge Jørgen O. Nielsen

Kons.: 9—17. Lørdag 9—12½.  
Aarhus . Søndergade 1 A . Tlf. 1895

## Alfred Maugaard

Murermester

Aarhus . Harald Jensens Plads 9  
Tlf. 10023

## Tagenshus Kødudsalg

v/ N. Andersen  
1. Kl. Kød og Flæsk  
Lev. til Jernbanefunk. Brugsforening  
Aarhus . Sct. Paulsgade 7 A . Tlf. 759

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

## 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 Gasmøster  
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  
Signalfløjter - Hornarbejde  
Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 8468

## „En Tand bedre“

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

Resultatet blev, at linien Køge-Hårlev fik navnet »Klintekongen«, Fakselinien »Rollo«, og linien til Rødvig fik navnet »Østersøen«.

**BORNHOLMSKE JB.** De 30.000 sveller fra den nedlagte Gudhjembane er blevet et problem for baneledelsen på Bornholm, idet ingen vil købe dem. Man havde regnet med at skulle have 1 kr. for stykket af dem, men de er for korte til at bruges på andre baner. Skinnerne er solgt samlet til Stålvalseværket i Frederiksværk for ca. 300.000 kr.

Østerlars sogneråd ønskede at bevare banelegemet som spadsresti, ligesom banen har været i mangfoldige år!

**ÅLBORG PRIVATBANER.** Banen har nu modtaget 2 diesel-rangertraktorer, og sidst i november ventes fire nye skinnebusser og i januar de to nye dieselloko, en materieførogelse til omkring 4-5 mill. Når dette materiel er modtaget, er alt modtaget i forbindelse med den store moderniseringsplan. Alene ved benyttelsen af de to nye diesel-traktorer, den ene i Ålborg og den anden i Nørresundby, venter banen at spare 100.000 kr. årligt. Fra januar venter man helt at blive fri for at anvende kul i driften, hvad der vil betyde en væsentlig besparelse.

På Hadsundbanens generalforsamling berørtes spørgsmålet om evt. likvidering af banen, idet en repræsentant udtalte, at det med fremdeles at opretholde banerne er det samme, som hvis landbruget beholdt hestene, efter at man havde anskaffet mekanisk trækraft. Bestyrelsen erklærede hertil, at der ikke bliver tale om nedlægelse før tidligst i 1959, når garantiperioden udløber.

**SKAGENSBANEN** har altid været først med at anskaffe det mest moderne materiel. Banen har nu fået sit nye dieselloko fra Scandia og har nu tre dieselloko. Det vil herefter kun være nødvendigt med damploko i de store sildeperioder. Hidtil har banen måttet holde reserve med et damploko; dette kan nu også undværes.

### Generalforsamlinger

**ODENSE-NR. BROBY-FÅBORG JB.** Banen er som bekendt bortforpagtet til DSB. Denne overenskomst udløber 31. marts 1954, men senest 1. juli næste år skal spørgsmålet om fortsat bortforpagtning drøftes. Banen har haft et underskud på 143.572 kr., men man håber at få fuld dækning fra staten.

**FJERRITSLEV-FREDERIKSHAVN JB.** havde sidste år et underskud på 1 mill. 687.221 kr., en stigning på 93.120 kr. fra året forud.

**HVALPSUNDBANENs** underskud var på 606.132 kr., en stigning på 68.394 kr. Forslaget om kvartalsvis indbetaling af kommunernes underskudsandele vedtoges.

**HADSUNDBANENs** regnskab viste et underskud på 495.861 kr., en stigning på 35.934 kr. Udgifterne til Hadsundbroen er steget med ca. 40.000 kr.

**VEJLE-GRINDSTEDBANEN** har i år et driftsunderskud på 168.914 kr. mod 134.181 kr. forrige år. Banen vil nu søge koncession på rutebildrift Vejle-Grindsted, hvor det er tænkt at køre to daglige dobbeltture. Det er ikke meningen at indskrænke banedriften af den grund.

**FÅBORG-SVENDBORG.** Baneselskabets underskud er i år 128.668 kr. Banen har solgt to motorvogne til Kertemindebanen for 360.000 kr. Underskudet garanteres af kommunerne, og man søger som sædvanlig om statstilskud, men hidtil har man ikke fået noget.

**VIBORG-FÅRUP JB.** Banens underskud er på 122.901 kr. Det er første år, at banen har rutebildrift på regnskabet. Dette havde givet et overskud på 4900 kr. trods afskrivning på 15.300 kr. 1. juli købte banen yderligere en ny dieselbil, og banen gik derefter over til også at drive turistkørsel. På banens grund i Hammershøj har man bygget ny bilgarage. To damploko er solgt til ophugning.

**MARIAGER-FÅRUPBANEN** har et underskud på 61.451 kr., idet det samlede underskud for Mariager-Fårup-Viborgbanen deles med en trediedel til Mariager-Fårup-selskabet og de to trediedele til Fårup-Viborg-selskabet.

Banens snart 87-årige formand, købmand S. Borresen, Mariager, meddelte, at han efter 25 års formandsskab og iøvrigt som fmd. for bevillingshaverne siden 1912 ønskede at trække sig tilbage.

**KØGE-RINGSTEDBANENs** underskud er i år dobbelt så stort som i fjor, 52.400 kr. Jernbanedriften viste et underskud på 63.171 og rutebildriften et overskud på 10.744 kr. I banens tre motorvogne har man nu udskiftet motorerne til diesel. Også rutebilerne har fået dieselmotorer. Banen overvejer at købe en ny skinnebus, da den, man har, er ved at være udslidt.

**STUBBEKØBING-NYSTEDBANEN.** Her er underskudet 125.751 kr. og det største i banens historie. Af dette beløb udgør de 109.000 kr. alene reguleringstilæg til pensionister. Banen havde solgt posthuset i Nysted for 85.000 kr., og et damploko til ophugning havde givet 6000

kr. Disse beløb var hensat på reservefonden.

**VESTSALLINGBANEN** møder med et underskud på 78.750 kr. mod 58.564 kr. i fjor. Efter at banen har fået sin anden skinnebus, har man oprettet fire nye trinbrætter. Banen ligger i bedste halvdel af privatbaner med underskud.

**HJØRRING PRIVATBANER** har et underskud på 721.023 kr., hvilket er en stigning på 229.867 kr. Hirtshalsbanen viste det bedste resultat af de tre baner.



### Holme-Olstrup

O.trafikassistent C. J. S. Grodum, Tåstrup, er udnævnt til stationsfst. i Holme-Olstrup, hvor stfst. H. Jørgensen har søgt afsked på gr. af alder, 69 år.

### Agerbæk

Trafikekspedient A. Hartlev, Gørding, er forfremmet til stationsmst. ved Agerbæk st., hvor stfst. C. H. W. Sørensen har søgt afsked på gr. af svagelighed, 63 år.

### Dødsfald

Pens. togfører J. P. Eirup, Løgstør, 80 år.

Pens. lokofører P. E. Nielsen, Brande, 78 år.

Pens. baneingeniør N. L. Boesen, 8. banesektion, Horsens, 77 år.

Pens. overprt. Jørgen Jepsen, Kolding, 76 år.

Pens. overportør Klaus Svenningsen, Århus Ø, 73 år.

Pens. banevogter A. O. Nielsen, Vamdrup, 72 år.

Pens. lokofører Kaj Jørgensen, Esbjerg, 70 år.

Pens. overportør P. C. Petersen (Gadstrup) 70 år.

Pens. togfører J. P. Jensen, Korsør, 69 år.

Pens. lokofører J. M. Nielsen, Kalundborg, 69 år.

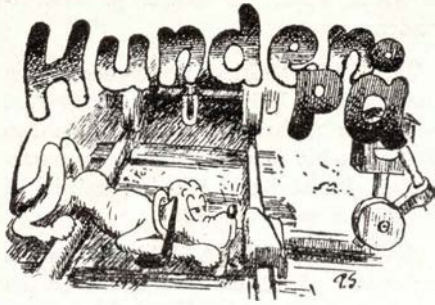
Pens. stationsmester J. N. Thaysen, Vester-Sottrup, 67 år.

Pens. værkemester E. Mortensen, GDS, Hillerød, 67 år.

Pens. banearbejder A. K. Jensen, kol. 87 Gb, 67 år.

Pens. lokofører S. Molbech-Petersen, Fredericia, 64 år.

Togfører O. K. Hansen, Kh, 62 år.



### Ellers var det rigtig nok

For en del år siden var Johan Skjoldborg på rejse mellem Sorø og Slagelse og kom i snak med en ældre bonde, og det endte med, at de sagde hinanden deres navne.

— »Skjoldborg«? sagde bonden. Åh, det er Dem, der har skrevet denne her Jens Vejmand?

— Næ, det er skam Aakjær, svarede Skjoldborg.

— Nå, Aakjær — det er ham, der drikker?

— Næ, det er mig!

★

### Havde sikret sig

En præst var kommet i kupe med en bandende og sværgende ung mand.

— Hvis De stadig turer frem ad den bane, så ender De i Helvede!

— Gør ikke noget, hr. pastor, jeg har løst returbillet.

★

### Billet på kredit

En nat kom en togbetjent med en rejssende og en togbillet til henvisning på billetkontoret i Nyborg. Den rejssende havde ingen penge. Han var lidt besoffen og fortalte, at han havde sagt farvel til sin kone for at rejse til Nykøbing F med tog 50. På vejen havde han mødt en god ven, med hvem han havde turet rundt, og pengene til billetten var gået sig en tur. Han gav mig sin adresse i Odense og sagde:

— Jeg skal s'gu til Nykøbing! men jeg sagde, at jeg ikke kunne hjælpe ham.

— Stik mig nu en billet for satan, og så lo han så hjertelig, og det var mere end, at jeg kunne stå for, og efter at jeg havde fået hans adresse i Odense og hans løfte om at sende pengene inden tre dage, fik han billetten.

Der gik fire dage, uden at pengene kom, og jeg ringede derfor til Odense, og bad dem forsøge at få pengene på den opgivne adresse. De sendte et bud derud, og konen betalte, men hun var rasende. To dage efter kom pengene fra manden, og jeg

sendte disse til konen, idet jeg tænkte mit, om den modtagelse, der ventede manden, når han kom tilbage.

K —

★

### Fra jernbaneskolen

For mange år siden havde en klasse trafikalever på den gamle jernbaneskole i Roskilde lejet en lirekassemand til at spille uden for skolen i en time, hvor de ikke kunne lide læreren. Efter at koncerten havde varet et kvarterstid, foreslog læreren, at man skulle skillinge sammen og sende en mand ned, og bede lirekassemanden gå et andet sted hen, men det var der ikke spor stemning for blandt eleverne. Læreren gik derfor selv ned og honorerede lirekassemanden, og bad ham køre et andet sted hen:

— Det kan jeg ikke, jeg er lejet til at spille en hel time!

★

### Stationsopvarmning

Det var omkring århundredeskiftet medens det endnu var almindeligt, at stationsforst. havde overtaget belysning og opvarmning mod en fastsat godtgørelse, og mange er de historier, der knytter sig til denne entreprise. Her er en fra den jydsk midtbane, hvor der på en station blev sparet så stærkt på brændslet til ventesalen, at beboerne sagde til stationskarlen, at dersom der ikke kom mere varme, ville man klage. Stationskarlen lod klagen gå videre til stfst. Denne tog manden med ud til kakkelovnen i ventesalen og lukkede lågen op:

— Er der ikke ild? Der stod et tændt stearinlys inde i kakkelovnen, og da stationskarlen fortalte historien til beboerne, lo alle, og der var ingen der klagede senere. Sådan er jydsk lune.

K —

★

### Ungkarlelivet

— Nej, jeg har aldrig haft kone og børn. En gang var jeg lidt forlovet med en enke. Hun fik tvillinger, men min den døde.

★

### Ekstraord. krydsning

Toget var standset på Gadstrup st. Trafikinspektøren var med toget, og da dette havde holdt 3-4 min. for krydsning med et særtog, spørger insp. stmst. T., hvorfor man holder.

— Krydsning!

— Hvad er det for en krydsning?

— Togkrydsning, og vinduet blev straks trukket op.

### Ledig lejebolig

En plads som banenæstfmd. var opslået ledig med lejebolig. En ansøger skrev til derværende baneforstander og udbad sig oplysning om boligen, og der kom følgende svar:

Huset er som de fleste lejeboliger for banetjenestens personale — en krydsning mellem et værksted og et mislykket missionshus.

★

### Orgel i ventesalen

For nylig lykkedes en lille jernbanestation i England, fordi trafikken var altfor ringe. Alle mennesker der på stedet rejser med bus, og derfor mente man, det ikke var umagen værd at standse ved stationen.

Denne jernbanestation regnede med at være den eneste i verden, som havde et orgel i ventesalen! Orglet måtte benyttes af rejsende, som ventede på toget, for at fordrive tiden.

Der var imidlertid også andre på egnen, som forstod at gøre brug af ventesalens muligheder. Den lejedes regelmæssigt af en søndagsskole, som nu alene disponerer over stationsbygningen, efter at jernbanen har opgivet den.

★

### Mindre uheld

En lille dreng havde fået lov at gå med sin far til tørvemosen. Drengen havde lige fået en ny trøje med to knapper foran. Drengen løb og legede og var herunder så uheldig at rive trøjen itu, hvorefter han tudbrølede løb hen til sin far:

— Får, får, no får a tæv å muer, for a hår tabt de jæn knaphvol!

M. H.

★

### Hvad mente han?

Der er nogle hunde, som af natur er modstandere af uniformerede personer.

En stationsforstander på en landstation, han var lille og uanseelig af vækst, gik en morgen mellem ekspeditionen af to tog over gaden for at hente rundstykker til morgenkaffen og møder da en bonde-mand med en lille foxterrier, der med en rasende goen fo'r i benene på forstanderen. Manden fik den med en del besvær tyssed ned og siger så som undskyldning: »Je ska sie vos, den ka ette li stationsforstanre, de bett skidt.«

Da forstanderen kom ind til kaffen, fortalte han sin kone tildragelsen. Efter lidt betænkningstid siger så fru: »Det kan jo være, det var hunden, han mente.«

★

og så var der —

Fiskeriministeren, der nu har fremsat lovforslag til ændringer i rutebilloven.

## Herning

### Lund & Erichsen Elektro-Installation\*

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

### Alfred Christensen

Exam. Tandtekniker  
Herning . Østergade 30  
Tlf. 865

### 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

## Maskop

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

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

### DET KOLDE BORD

Herning . Fønnesbechsgade 32  
Tlf. 918

### Bil uden Fører

Velh. Opel Super Six udlejes.  
Husk min Forhandling af  
**MÆLK - FLØDE - SMØR**  
fra Mejeriet »Danalyst«  
Mogens Johansen  
Herning, Skolegade 74 . Tlf. 1298

## Viborg

### M. Christiansen

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

### Aage Havn

Tømrermester  
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

#### Trælasthandel %

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

### M. Grummesgaard

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

### Aage V. Nielsen

Smedemester  
Udfører Arbejder for DSB  
Hammerum . Østergade 9 . Tlf. 172

### Ikast Vulkaniseringsanstalt

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

### Chr. Hansen

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

### Anker Sørensen

Murermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Durup - Tlf. 99

## Silkeborg

Kemisk Tøjrensning  
Presning og Farvning

### 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

### 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

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

### Th. Sivertsen & Søn

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



### Aage Kristensen

Aut. Skorstens-  
fejermester  
Hammel Tlf. 239

### 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



**Maskinfabriken Phoenix**  
ODENSE — TELEFON 169

**JERNSTØBERI  
KEDELSMEDIE  
MASKINFABRIK**

**Georg H. Zilmer**

Skorstensfejermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Fruens Bøge . Gretes Alle 5  
Tlf. Dalum 387

**Vilh. Pedersens Eftf.**

Vognmandsforretning  
Al Kørsel med 2 tons Lastbil  
Fruens Bøge . Jernbaneallé 18  
Tlf. Dalum 1163

**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**

Malerfirma  
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

**Lars Jørgen Larsen**

Vin og Cigarer  
Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

**Hans Jørgensen & Søn**

Udfører Arbejder for DSB  
Odense . Pjentedamsgade 49  
Tlf. 683

**Andelsvaskeriet „VESTFYN“**

Odense . Skjalm Hvidesgade 1  
Tlf. Odense 12207



Vasker for alle i By og  
paa Land.

**Henry Olsen**

Murermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Odense . Tietgens Allé 20  
Tlf. 9158

**Josef Franke**

Kød - Flæsk - Paalæg  
Altid 1. Kl. Varer  
Odense . Fisketorvet 2  
Tlf. 6218

**Lauritz Andersen**

Bageri og Konditori  
Lækre og velsmagende  
Fødselsdagskringler og Kager  
Odense - Ø. Stationsvej 7 - Tlf. 2271

**R. J. Kroun**

Murermester  
Udfører Arbejder for DSB  
Ullerslev                      Tlf. 162

**Gerhard Jensen**

Aut. Vand- og Gasmester  
Centralvarme - Sanitet  
Udfører Arbejder for DSB  
Ringe - Søvej 8 - Tlf. 120

★

**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

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