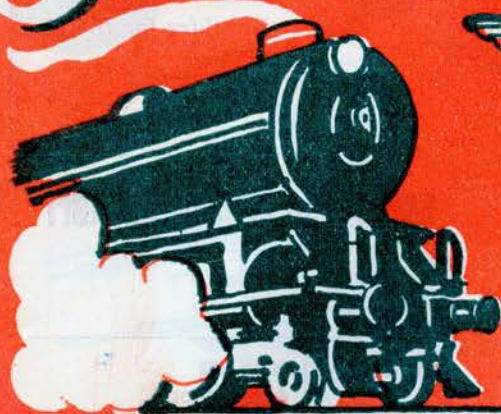
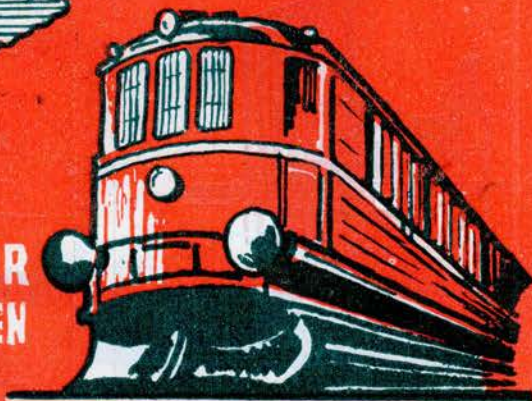


# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

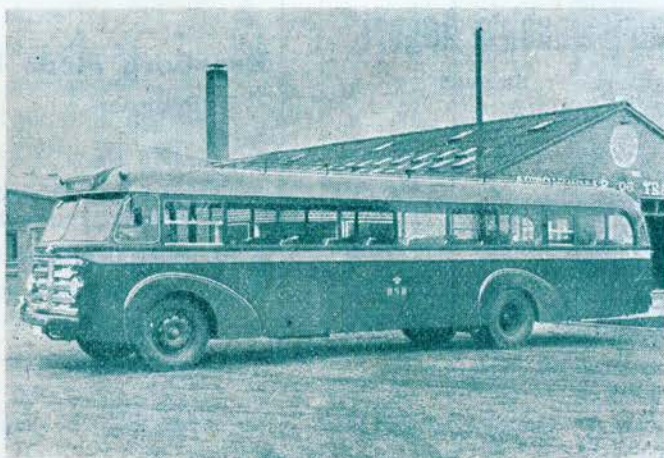


TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

Forlang tilbud på

## Letmetalomnibuskarosserier

udført efter svejtsisk patent. De opnår følgende fordele:



Lettere vogn  
Mindre vægtafgift  
Flere passagerer

✱

Mindre gummislitage  
Mindre brændstofforbrug  
Større accelerationsevne

✱

Hurtigere leveringstid  
Mindre reparationer

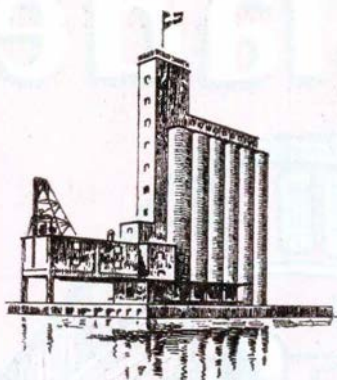
**AABENRAA KAROSSERIFABRIK**

Tøndervej 58

Peter Petersen

Tlf. Aabenraa 2985-8296

## Næstved



**WILH. SMITH A/S**

Næstved - Tlf. 700

## George Lorange & Co.s Eftf.

Vinhandel en gros  
Næstved

Kvalitetsvine siden 1871



Forhandlere  
over hele Landet

Præstemarken  
Næstved . Tlf. 3305

**Næstved Kul &  
Kokskompagni  
Aktieselskab**

## H. P. Christensen & Søn

Blikkenslagermester

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Næstved . Skt. Peders Kirkeplads 13  
Telefon 99

## L. P. NIELSEN

**MASKINFABRIK**

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Næstved . Farimagsvej 5 . Tlf. 275

## Næstved

### Dampvaskeriet »Dania«

Rich. Løwe  
Etabl. for kemisk Tøjrensning  
og Farvning

Næstved-Ringstedgade 1-Tlf. 925

## LUXOL

**KEMISKE FABRIKER**

Næstved

## Arbejdernes Fællesbageri

Næstved - Tlf. 634

## Sydsjællands

### Frøkompagni A/S

Næstved - Tlf. 777 - 171

Aktieselskabet

### Næstved Hønsfoderfabrik

Næstved - Tlf. \*2380

### Næstved Kvægtorv & off. Slagtehus A/S

Næstved . Tlf. 660

## Otto Christensen's Røgeri

Appenæs Pr. Næstved  
Tlf. Nyland 27 v

### A/S Sydsjællands Jernforretning

telf. — Næstved — 3300

Jernbanepersonale i Næstved  
og Opland —

Lad farve og renses hos

## KLEIN

Næstved . Ramsherredgade 20  
Tlf. 828

**Reserv. 254**

## Korsør

## Helge Larsen

Murermester

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Korsør - Vulkanvej 12

Tlf. 779 v.

## Korsør elektriske Vaskeri

v. B. Hansen

Teilmannsalle 10  
Korsør . Tlf. 543

## Harald Larsen

Bageri & Conditori

Altid friskt og lækkert Bagværk  
Morgenbrød bringes

Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

Det er Kvalitetsbrød fra

### Thers Bageri

man forlanger.

Leverandør til DSB

Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

## Helsingør

## Hamlet Maskinsnedkeri

J. Overgaard Christensen

Helsingør - Tlf. 1818

## Kronborg Fløde Is

Helsingør

Garderobe til daglig og fest  
farves og renses bedst i

### »Farvergaarden«

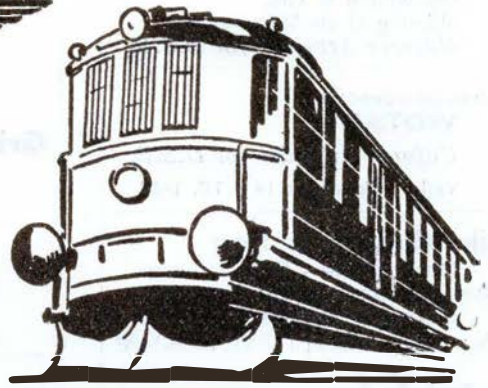
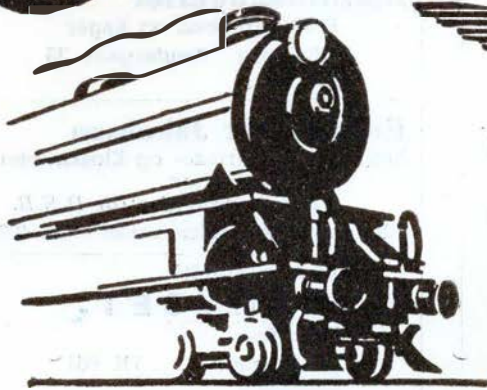
Helsingør - Olaigngade 20 - Tlf. 1795

## Tilskærernes A/S

Stengade 37 - Tlf. 1562  
Helsingør

**Reserv. 255**

# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

11. årgang nr. 1

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

Januar 1954

## INDHOLD:

Perfid avispolemik.....	Side	3
Månedens emner .....	«	4
Månedens interview .....	«	7
Erindres det? .....	«	9
Månedens aktuelle .....	«	9
Mens vi venter på tog .....	«	10
Mommark overfarten .....	«	11
Ny distriktchef i 2. distrikt.....	«	13
Det er ikke alle der ved .....	«	13
Folkeuniversitetet .....	«	13
Der er tre slags rejsende .....	«	14
Jernbane-rutebilerne .....	«	15
Kværlanten spørger .....	«	15
Amtsbanerne i Sønderjylland .....	«	16
Månedsmagasinet .....	«	21
Privatbane nyt .....	«	23
Privatbanepers. pensionsforhold ...	«	25
Model jernbane .....	«	27
Den tekniske side .....	«	29
Ud og ind .....	«	31
Foreningsmeddelelser .....	«	31
»Hunden på« .....	«	32

Vi åbner gerne konto  
for DSB-personalet,  
uanset hvor i landet De bor



**DAME- HERRE- OG  
BØRNEKONFEKTION**

*Stjerne*  
MAGASINET %

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS  
TELEFON 23611

## Vejle

### DANSK-HOLLANDSK VEJLE

v Knud E. Jensen . Chr. Thygesen  
Vestergade 33 . Tlf. 3161

Ophugning af File.  
Slibning af alt Skæreværktøj  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Akkumulatordepotet

#### WOTAN

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Vejle . Skovgade 14 . Tlf. 1468

### Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører  
Nybygning - Ombygning - Reparation  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Vejle - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

### E. Prisholm

Maskinværksted

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Vejle . Flegmade 14 . Tlf. 1787

### Vilh. W. Pedersen

Smedie - Svejseri - Maskinværksted

Vejle . Dæmningen 14 . Tlf. 2938

### Th. Weissenborn

Smede- og Maskinværksted

Gas - Vand - Sanitet - Varme

Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

### C. V. Christensen

v/ P. R. Christensen

Blikkenslageri

Sanitære Installationer . Centralvarme

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Vejle . Ørstedsgade 4 . Tlf. 301

### O. HANSEN

Malermester

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Jelling - Tlf. 109

### H. P. Knudsen

Statsaut. Elektroinstallatør

Lys - Kraft - Varme

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Hedensted . Tlf. 108

### E. DAHL

Aut. Elektroinstallatør

Lys - Kraft - Varme

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Løsning . Tlf. 127

## Grindsted

### Andels- Klædefabriken

Grindsted

### Grindsted Motor Co. A/S

Aut.  Forhandler

Grindsted . Østerbrogade 7

Tlf. 33-206

### Karl V. Nielsen

Vulkaniseringsanstalt

Husk at forsendelserne  
fremskyndes og ikke forsinkes

Torvet

Grindsted . Tlf. 72

### Otto Poulsen

Kartofler en gros

Grindsted . Vejlevej

Tlf. 209

### Grindsted

#### Automobilforretning

v. Hedegaard & Hansen

Grindsted . Borgergade 18

Tlf. 133-148-170

### A. M. Therkildsen

Tømremester

Spec. Kornsiloeer

Hadsten - Tlf. 138



Manufaktur . Trikotage

### Th. Sivertsen & Søn

Alt Blikkenslagerarbejde udf.

Leverandør til DSB

Skanderupgade 3

Skanderborg . Tlf. 263

## Silkeborg

Kemisk Tøjrensning  
Presning og Færvning

### Trikohl Renseri

Silkeborg . Søndergade 19  
Tlf. 1262

### Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager

Silkeborg . Søndergade 36

Tlf. 521

### Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester  
og Vejarbejder

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

Fisk er sundt!

### FISKEHUSET

Lars Bo

Søndergade 1 . Tlf. 861

Silkeborg

## Randers

### Gørup Christensen

EL Installationsforretning



Lamper og Lysekroner  
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115  
Randers

### J. J. Schneider & Søn

Sadelmager og Tapetserer

Tæpper & Linoleum

Randers . Nygade 10

Tlf. 958

### Osteforretningen

v/ Inga Hougaard

Ost . Konserver . Delikatesser

Randers . Vester Kirkestræde 3

Tlf. 2017

### Thanes Renseri

Kemisk Renseri og Oppresning

Randers . Vestergade 49

Tlf. 3528

### Mogensen & Rasmussen

Aut. Gas- og Vandmestre

Centralvarme - Sanitet

Værkst.: Industrigaarden, Thaisvej 24

Udf. Arb. for Hadsundbanen

Randers, Tøjhusavev. 16, Tlf. 4992-5542



Udfører Arbejder for DSB

Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

# Perfid avispolemik

*Roskilde Avis ønsker D.S.B.'s ledelse, teknikere m. fl. udskiftet med private folk*

I Roskilde Avis fandtes en artikel om DSB, der med al tydelighed viser, at snart enhver her i landet føler sig kompetent til at udøve kritik af DSB og give gode råd, og når vi forsøger et par spagfærdige indvendinger mod dette sammensurium af halvfærdige postulater, er det fordi, vi synes den pågældende artikel er typisk for en del blade, der benytter enhver anledning til usaglig kritik af DSB, i stedet for at bruge papir og sværte til noget mere formålstjenligt.

Efter at have talt om trafikens voldsomme stigning siges det i den pågældende artikel, »at bilernes antal er steget, og kunne eller ville rettere stige voldsomt, såfremt importen blev givet fri, ligesom varetransporten også har taget et stort opsving. Denne udvikling stiller naturligvis meget store krav til vore trafikmidler, ligesom vejnettet kræver såvel udvidelser som forbedringer, og vore provinsbyer kan slet ikke tage den stadig stigende trafik. Større vanskeligheder for at løse disse problemer ville der ikke være, såfremt man blot kunne indrette sig såvel økonomisk som materielt, som de private erhverv, men det kan man af mange forskellige grunde ikke«.

Bladet indrømmer, at DSB som de private jernbaner er uundværlige samfundsgoder, der ikke direkte kan gøres op i kroner og ører — og det er jo så rigtig, som det er sagt — og skriver videre, »at vi er slet ikke så få, der mener, at vore jernbaner måtte kunne drives mere rentabelt end tilfældet er, men det kommer

ikke før den dag, vi finder en ny Knutzen«. Hvor er det trist, at man i et demokratisk land ikke kan give den pågældende artikels forfatter, og hans påståede mange meningsfæller, mulighed for at få deres forhåbentlig konkrete forslag til forbedringer prøvede. Vi tror, at sådanne forslag vil blive modtaget med taknemlighed på allerhøjeste sted.

Om de private rutebiler hedder det derefter, at deres ejere har vist en smidig og alsidig transportpolitik og har formået at løse en mængde trafikproblemer, som statsdriften aldrig kunne løse. Videre hedder det: »Vi ved godt, at der kan peges på statsruter, der giver stort overskud, men når staten tager de sikre ruter, »smørhullerne«, så er det jo ingen sag at få overskud«.

Vi føler os fristet til at spørge, om DSB da skal nedlægge de urentable ruter, der køres af hensyn til den stedlige befolkning.

Som bladets uforgribelige mening hævdes derefter, »at kun få er i tvivl om, at dette middel (rutebilerne) trives bedst under privat ledelse« og »søger man nu frem til et

samarbejde, søger at koordinere jernbanen og bildrift, vil man, hvor retfærdigt man end vil prøve at nå resultatet, alligevel komme til at slå uendelig meget i stykker — og uden at nå et virkeligt resultat«.

Skulde bladets redaktør ønske det, skal vi gerne give fornødne oplysninger om områder, hvor sådant samarbejde er etableret til de interesserede parters fulde tilfredshed.

Til slut hedder det i artiklen: »Sikkerheden på jernbanerne kan naturligvis ikke angribes, men en simplificering og billiggørelse må kunne gennemføres. Nogle baner må nedlægges, stationer sløjfes, motordriften udvides o. s. v., ligesom en smidig takstpolitik må kunne tages i anvendelse. Jernbanerne magter sikkert ikke selv at gennemføre en sådan rationalisering, men vi tror, at vi har så dygtige private teknikere og forretningsfolk, at de formåede at finde frem til en solid og forsvarlig løsning.«

Kan det virkelig for alvor være bladets mening, at hele DSB's ledelse, teknikere ml. fl. er ganske uegnede i deres stillinger, og at private teknikere og forretningsfolk skulle kunne gøre det bedre end DSB's folk, hvoraf mange i 40—50 år daglig kun har været besjælet af tanken om at få det bedst mulige resultat af banernes drift.

Vi spår DSB og danske privatbaner en strålende renaissance, dersom ledelserne følger de i Roskilde Avis givne anvisninger — der har man åbenbart råd for alt, når blot det er private folk, der kommer til.

De kører bedst med

**VOLVO**

**Frederiksbjerg Autohandel**

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101

Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)

Generaldirektør Terkelsens slutningsord i DSB's nytårsnummer kommer efter vor mening sagens kerne nærmere:

»Når vi har valgt at slutte med dette billede af en beskeden men solid bro, er det, fordi vi gerne vil erindre om, at vi opfatter det som vor opgave at bygge bro mellem hjem og arbejdssted, mellem byerne og oplandet, mellem landsdelene indbyrdes og endelig mellem Dan-

mark og landene i Europa over — og såvel bro for rejsende i alle slags ærinder, som bro mellem produktion og forbrug. Skibene på vore overfarter er flydende broer — derfor har vi også kaldt vor sidste automobilfærge »Broen« — og det er hver enkelt statsbanemands opgave på sit felt at føle sig som brobygger mellem befolkningens behov og banernes beredskab.«

—bro

## Baner og busser i den internationale turist-trafik.

Når man sommeren igennem ser det store antal turistbusser, der passerer den dansk-tyske grænse på vej til eller fra Europas store turistcentre, Harzen, Rhin-egnene, Schweiz, Tyrol, Paris eller endog så fjerne steder som Italien, den franske riviera og Spanien, må man uvilkårligt spørge: Hvorfor kører man den lange vej i busser i stedet for at tage med tog?

Alle, der har prøvet det, ved, at lige så dejligt det kan være at sætte sig til rette i en moderne bus' bløde sæder, lige så ubehageligt, for ikke at sige uudholdeligt, kan opholdet der blive efter få timers forløb, når bussen er fyldt med mennesker og bagage, og man sidder og tænker på alle de mange, mange timer, man endnu skal blive siddende, inden man når vejs ende. Der er ingen mulighed for at rejse sig og strække benene, eller i ro og mag gå ind på toilettet og ordne sig, eller gå lidt omkring og røre sig, som i togenes sidegange. Ganske vist standser busserne med passende mellemrum (det vil sige passende for nogen) og på dettil egnede steder, for at passagererne kan gå ud, damer til den ene side og herrer til den anden. Dette kan måske undertiden være meget morsomt, men de fleste kultiverede mennesker synes afgjort ikke om det. Derfor har man da også i enkelte af de mest moderne turistbusser, som udelukkende er beregnet til langvejs trafik, indrettet toilet-rum, dette hjælper ganske betydeligt, men den bevægelsesfrihed, som man har i tog, og som betyder så meget på de lange rejser, får man dog aldrig. Det kan derfor ikke være af hensyn til bekvemmelighederne, at så mange benytter busserne.

For at spare tid kan det heller ikke være. En længere busrejse, hvis den da skal være udholdelig, tager som regel meget længere tid end en tilsvarende togrejse, idet ophold og overnatninger vil være nødvendige både for chauffør og passagerer. Det har ganske vist hændt, at en turistbus har taget turen fra sydtyskland eller Paris til Danmark i et stræk med samme chauffør, men det hører formentlig til undtagelser, og at det er harsarderet kørsel og uforsvarligt menneskeplageri er indlysende.

# Månedens emner...

## Nytårsbetragtning.

Nytår — et blad vendes på kalenderen, den nye almanak tages frem og årstallet skiftes til 1954. Glædeligt nytår, tak for det gamle, lyder det fra mund til mund.

Når det gamle år går på hæld, og det nye skal oprinde, da er det som vi er kommen til slutningen af et kapitel i en bog og nu vil prøve at tænke over hvad dette kapitel indeholdt. Det er en broget samling vi ser af sorg og glæde. For os alle er det en del af vort liv, der er hendirret og som aldrig kommer tilbage, og hvad det nye år vil bringe, ved ingen af os, men erfaringen har lært os at være skeptikere og ikke vente os alt for meget godt af den urolige trafikforjagede verden, vi lever i, en verden fuld af store eller små bekymringer, der nager eller forbitrer tilværelsen for os.

Vi jernbanemænd stilles ofte over for opgaver, der synes ganske urimelige, og jeg synes, vi med billighed kunne forlange, at vort arbejde bliver om ikke påskønnet, så bedømt med blot ganske almindelig forståelse. Hver dags pligtfølelse og ansvar slider på nerver og kræfter, noget som vi forhen ikke har gjort os begreb om, men med de stadig indskrænkninger skal vi nok føle, at arbejdet bliver vanskeligere og vanskeligere.

Gennem alle grader har vi del i ansvaret — et ansvar i småting, der måske synes så ringe, at det regnes for værdiløst, men i hvilket som helst øjeblik, tilfældet vil, viser sin betydning. Tilfældet indtræffer måske aldrig — måske i morgen; derfor gælder det stadig at være forberedt, og vi jernbanemænd må være handlingens mænd. Det synes måske at være store ord, men de passer, og gid de kunne virke som et svagt forsøg på at standse en del af den kritik, der i årevis har gjort forsøg på at nedsable i almenbevidstheden, alt hvad der vedrører jernbanen og dens mænd, og skabe en retfærdig bedømmelse af det arbejde, der udføres til gavn for alle parter.

Vi jernbanemænd søger hele vort liv igennem efter forståelse af vore krav og vort arbejde, men hvor finder vi den, er der ikke noget trist i dette, at tørste efter forståelse og så ikke finde den.

Når uret nytårsnat slår sine tolv slag, og det nye år begynder, lad os da håbe og ønske, at det nye år ikke vil blive værre end det forbigangne, for selv om tiden ikke er gunstig for jernbanen og dens mænd, så kan livet dog, når alt kommer til alt, være rigtig rart, og hvorfor så ærgre sig over tidens fjollerier.

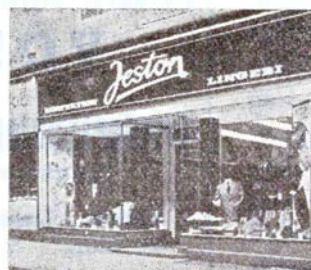
Glædeligt nytår og tak for det gamle.

K. v. d. Aa Kühle.

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



Finere Herrekonfektion —  
gerne paa Konto med  
en maanedlig Indbetaling,  
der passer til Gagen.

**Geston**

Købmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726

Man hører jævnligt fremsat den påstand, at man på busrejse ser mere af det landskab, man kører igennem, samt at det er en fordel, at busserne kan gøre ophold efter behag, hvor der er noget at se. Men der er selvfølgelig ingen som helst grund til at antage, at det landskab, man ser fra landevejen, er mere interessant, end det man ser fra banen, og har man tid og lyst til at gøre ophold, er der jo intet til hinder for, at man kan stå af toget et eller flere steder og derefter fortsætte med et senere tog.

Den direkte pris for rejsen kan heller ikke være afgørende. Busrejserne foregår jo altid som selskabsrejser og vil som regel, hvor der benyttes gode busser og rutineret rejseførere, være mindst lige så dyre som tilsvarende selskabsrejser med tog.

Årsagen til, at busrejserne flourer, som de gør, må søges dels i den energi, der fra busejernes side udfoldes for at få tilslutning til turistrejserne, og dels i et andet, meget væsentligt forhold, hvor busserne har en betydelig fordel fremfor banerne, og som måske af mange synes mere end at opveje ubehagelighederne. Nemlig dette: Når man med bus kommer til bestemmelsesstedet, har man til enhver tid, i bussen, et bekvemt befordringsmiddel til udflugter, byrundture o. lign., og som vel at mærke ikke koster noget ekstra. Dette er meget væsentligt.

Der kan selvfølgelig altid, hvor som helst, skaffes en bus til at befordre et selskab, som er kommet med tog men det vil i de allerfleste tilfælde være til en pris, som ligger langt over det rimelige, ofte hen ved hundrede kroner i timen for kørsel, der kun strækker sig over ganske få kilometer. Dette fordyrer ofte rejseselskaber med tog ret betydeligt, og her burde banerne sætte ind. Det siger nemlig sig selv, at sådanne priser er ganske meningsløse og mere end det dobbelte af, hvad der er nødvendigt, for at der kan blive en passende god fortjeneste for en bus. Der er måske ikke noget at sige til, at når en busejer selv arrangerer rundture og udflugter, hvortil man melder sig enkeltvis, at han da beregner sig en pro persona pris, som ved udsolgt

bus kan give en klækkelig gevinst, men når et selskab ønsker at leje en bus for sig selv, må der kunne skaffes en hel anden pris frem.

Hvis banerne, f. eks. gennem aftaler med stedlige busejere, når man ikke selv disponerer over de nødvendige busser, ville skaffe rejseselskaber, som ankommer og afrejser med tog, den ønskelige busbefordring til rimelig pris, ville dette være et stort plus i konkurrencen om turisternes langvejsrejser. Men det er ikke tilstrækkeligt at gøre det i stilhed, som det nogle steder både her og i udlandet er gjort, det skal gøres bekendt, således at rejsebureauer overalt gør kunderne opmærksomme på, at den ønskelige bus-service kan leveres af banen til den rigtige pris.

### Billige week-end rejser.

Verden er fuld af fiduser, og handel er fup — eller er det hele uhyre simpelt og ligetil, bare man forstår det? Men hvem forstår det? Der er nogen, der gør det, men jeg gør det i hvert fald ikke.

Her har jeg stakkels mand i lange tider gået og spekuleret over problemet med de halvtomme tog fra tirsdag morgen til fredag middag og de over- eller velfyldte fra fredag middag til mandag aften, og jeg havde ærligt talt tænkt mig noget i retning af at forhøje billetpriserne på de dage, hvor der alligevel altid er mange rejsende, eller yde en rabat på billetterne for de trafiksvage dage midt i ugen, hvor der er god plads i togene, eller måske begge dele. Jeg har nemlig altid forestillet mig, at det, der betyder noget for banernes økonomi, er den jævne daglige indtægt, og ikke så meget de enkelte store dage. Derfor mente jeg, det måtte være hensigtsmæssigt, så vidt muligt at fordele trafikken, så der blev lige meget hver dag. Det har jo da også altid været almindeligt, at virksomheder i beskæftigelsesvage perioder var tilbøjelige til at reducere priserne, og omvendt stramme dem, når der var nok at bestille. Man har da også lige til det sidste set denne fremgangsmåde fulgt af butikshan-

delen, hvor priserne sættes op i tiden før jul og nedsættes efter januar, for at holde gang i handelen.

Så kom de billige week-end billetter, — de kuldcastede alle mine hidtil nærede forestillinger om almindelige handelsprincipper. For selv om det — hvis det da er hensigten, det skal give kasse — er lige stik mod, hvad man skulle vente, kan der ikke være tvivl om, at fremgangsmåden er rigtig. De, der finder på den slags ting, ved selvfølgelig besked med sagerne, det er indlysende, de er psykologer nemlig, og det er det, man skal være, når man vil sælge. Det er bare synd, synes jeg, for de mennesker, der absolut skal rejse midt i ugen, at de skal betale mere, fordi de rejser på de dage, hvor banerne har bedst tid til at befordre dem.

For almindelige mennesker er det ikke til at forstå, men måske er det netop deri, hele fidusen ligger. Der er jo så mange rabatordninger, familiebilletter, rundrejsebilletter, feriebilletter, week-end billetter og måske flere, som man ikke kender, at man skulle synes, det ville være meget simplere og lige så godt at sætte alle billetpriser ned. Men det må jo være sådan, at prisen på en vare (rejse) betyder ikke så meget, selv de billigste priser frister ikke publikum, men rabat eller prisnedsættelse virker.

Vil man sælge, skal man være psykolog.  
1.

### Dæk godset til.

Det sker alt for ofte, at perronvogne, hvorpå der er læsset pakker til forsendelse med et ventet tog, henstår utildækkede og bliver udsat for en kraftig byge, hvorved emballagen ødelægges og varerne beskadiges. Det sker også alt for ofte, at det ikke er en uventet byge, som er skyld i ødelæggelsen, men regulært regnvejr, som bare af pågældende ikke anses for at være så kraftig, at ulejligheden med en presenning er nødvendig, men som alligevel viser sig tilstrækkelig til, at pakkerne er plaskvåde, når toget kommer og de læsses ind i pakvognene. Enhver pakmester kender dette forhold og er klar over, at det altid er de samme stationer, der undlader at bruge presenning over



### Det er ikke alle, der ved

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Troldhede gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg,

Holstebro og flere jydsk stationer billigst og hurtigst over

**TROLDHEDEBANEN**

**SKØNHED**, som De ikke aner,  
findes langs Danmarks private baner!

Køb grunde i

## Tårnby Kommune

### I. C. Bentzen - Karosserifabrik

Hydr. side- og bagtippelad monteres  
alle vogntyper Egne patenter

Frederiksborgvej 13 . TÅga 1458-6857-9845  
København SV

### Entreprenørforeningen

København . Tlf. 9858

R. 256

### Omnia Kapsler A/S

Hvidovre, Valby  
Tlf. Hvidovre 565



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

### Rejsebureauet Danmark

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

perronvognene. Han er også klar over, at henvendelser om sagen til de pågældende stationer ikke nytter.

s.

### Håndsignallygterne.

Vore elektriske håndsignallygter er muligvis så gode, som forholdene betinger, altså til brug ved afgivelse af håndsignaler. Men til at lyse i mørke, så man virkelig kan se noget, dur de ikke. Det er en ynke at se f. eks. vognopsynet gå rundt med disse indretninger, der ofte ikke lyser mere end en brændende tændstik, og prøve på at se et eller andet (hvis de da virkelig prøver det), eller en togbetjent, der gør forsøg på at tyde på skriften på en billet ved lyset fra en sådan lygte, skønt han ved, hvor vanskeligt det ofte kan være ved fuldt dagslys. Vore motorvogne og loko er udrustede med håndsignallygterne som eneste transportable lyskilde, hvad det betyder, hvis et eller andet skal ses efter, og det ikke er særlig grove ting, det drejer sig om, kan man sige sig selv. Sådan er der mange andre ting, man går og famler rundt med nærmest i mørke. Er det ikke snart på tide, vi får håndlygter, der virkelig kan lyse?

a.

### Tjenestemændene og kommunalarbejdet.

I anledning af at tjenestemændene i Fredericia ikke har kunnet få den fornødne frihed til foretagelser af rejser i forbindelse med byrådsarbejdet uden at skulle afgive tilsvarende dage af deres sommerferie, havde borgmesterkontoret i Fredericia ført en korrespondance med indenrigsministeriet, der nu meddeler, at finansministeriet har tiltrådt, at der ydes gratis tjenestefrihed, hvor denne ikke har kunnet skaffes ved forskydning af tjenesten. Den samlede tjenestefrihed skal dog holdes indenfor 25 dage årligt, hvilket også kommer til at gælde møder i kommunen.

Denne afgørelse forelå til efterretning i byrådets møde, og i forbindelse hermed noterede borgmesteren, at hermed var et gammelt stridsspørgsmål ordnet på tilfredsstillende måde.

Togfører Vetter fandt anledning til en

beklagelse af, at DSB direkte har modarbejdet tjenestemandsløvens bestemmelser. — Han havde selv sparet banerne for 20 fridage.

### Mo-vogne og skinnebusser.

At DSB ikke kan lide skinnebusser står vel de fleste jernbanemænd klart, og at man i stedet har forelsket sig i Mo-vognene. Et sted på DSB burde skinnebusserne for længe siden have holdt sit indtog, og det er på Slangstrupbanen. Havde denne bane fortsat været privatbane, var det jo også sket forlængst. Når man har set, hvilken kolossal fremgang i passagerantallet, det betød, da Nærumbanen fik skinnebusser med 20 min. drift, forstås man slet ikke, hvorfor DSB ikke går hen og gør lige så på Slangstrupbanen, i hvert fald til Bagsværd eller Hareskov. Den store fremgang i antal rejsende, som Jægersborg st. havde ved sidste trafiktælling, skyldes hovedsagelig de rejsende fra Nærumbanen.

Er de mange brande i Mo-vognenes banemotorer ikke en følge af det alt for kontinuerlige turløb, der bydes disse vogne?

Men jeg kom helt bort fra det, jeg egentlig ville skrive om. En dag kom Odsherredsbanens skinnebus med påhængsvogn ind til Holbæk st. medførende 3 kasser levende grise til viderebefordring med DSB. Tog 232 holdt netop klar ved perron, toget bestod endog af 2 Mo-vogne plus 1 C-vogn, men hvad nyttede det med de mange hestekræfter? — der var kun plads til den ene kasse grise. Det var vel nok flovt for Mo-erne. Hvad en skinnebus kunne klare, det kunne to Mo ikke. *-bro.*

### Sparekassen i Nykøbing paa Falster

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

Nykøbing F. - Langgade 5  
Telefon 216

E L

## ALEX. BØJER

STATSAUTORISERET INSTALLATØR

Alle Arter elektriske Anlæg udføres  
samt Reparationer

UGERLØSE . TLF. UGERLØSE 15





# Månedens interview

ved Harald



## Jernbanefunktionærernes Sangforening af 1904's 50 års jubilæum

I denne anledning har vi henvendt os til pens. overportør Henrik Olsen, der i mange år har været foreningens formand, og bedt ham fortælle lidt om sangforeningen, da han har været med i arbejdet i alle 50 år. Først et par ord om personen Henrik Olsen. — Allerede før sin ansættelse ved DSB var han interesseret i korsang og var medlem af et sangkor. I sangforeningen fik man hurtigt øje for Henriks administrative evner, og allerede i sangforeningens første år blev han valgt ind i bestyrelsen. I 12 år virkede han som en første kræft i ledelsen. Man også Dansk Jernbane Forbund havde brug for hans kræfter, i en række år var han både i afdelings- og fællesafd. bestyrelse. Til held for sangforeningen var Henriks kærlighed til sangen den største, og i 1925 var han atter i dennes bestyrelse. I april 1926 valgtes han til formand og beklædte dette hverv i mange år.

*Har du altid haft interesse for sangen?*

— Jeg tror, jeg er født med sanginteresse, i hvert fald er jeg opdraget med sang, for i mit barndomshjem blev der altid sunget. Hele min familie sang, når man kom sammen, det skabte en glad stemning og et humør, der smittede, og selv som barn sang jeg med af fuld hals. Nu til dags får bøenene ordre til at være stille, medens de voksne diskuterer politik eller tipskupon. Og ligeså er tiderne skiftet for vort sangkor. Igennem flere af foreningens første år var sangkoret et selvfølgeligt led i underholdningen ved alle måder, udflugter og sammenkomster inden for vor etats rammer. Nu har musikken trængt sangkoret mere og mere i baggrunden, fordi ungdommen har mindre interesse for sang, og mange kun regner



*Fhv. overpt. Henrik Olsen*

et sangkor for en flok kammerater, der kommer sammen en gang om ugen for at få en bajer.

*— Fortæl os lidt om sangforeningens stiftelse, og om hvem der var med den gang.*

— Ja, ser du, for at begynde med begyndelsen, så var der i årene forud for stiftelsen et sangkor, der hed »Skulda«. Medlemmerne her var mere eller mindre tilknyttet jernbanen, og blandt medlemmerne var bl. a. en overportør, der hed Peder Jensen. Han var sangkorets økonomiske støtte, når dette var i vanskeligheder, og det var ret ofte tilfældet; men tilsidst oversteg det også Peder Jensens evner, og så måtte det ophøre. På dette tidspunkt var overportør Jensens tilgodehavende så stort, at man bevilgede ham alle foreningens ejendele som vederlag. Med dette materiale i behold dannede Peder Jensen en sangforening af ansatte,

og da hans tanker vandt tilslutning hos flere interesserede, kom et møde i stand, og det vedtoges eenstemmigt at vove forsoget, og dette blev vor forenings stiftelse med navnet »Jernbanefunktionærernes Sangforening af 27. Januar 1904«.

*— Hvem blev så formand?*

— Det var en selvfølge, at det blev Peder Jensen, og han stillede sit sangmateriale til gratis rådighed for foreningen. Senere skænkede han det hele til foreningen — ganske gratis.

*— Hvem flere var så i bestyrelsen dengang?*

— Ja, der var jo altså Peder Jensen som formand; men jeg kunne bedre tænke mig at nævne nogle af pionererne fra dengang, selv om de ikke var i bestyrelsen. Mange forskellige har i årenes løb haft sæde i bestyrelsen, og det ville være uretfærdigt at fremhæve den ene for den anden, men af pionererne i foreningen kan jeg nævne: opt. I. M. Henriksen, Kk, opt. L. Johansen, Rt, stationsbud Carl Christensen, Kh, rgfmd. M. Nielsen, Kh (Belvedere), togf. Appelt, Kh, landstingsmand Ch. Petersen og så min egen ringhed. Jeg vil dog lige tillade mig at nævne et par kammerater, der har gjort et stort arbejde indenfor foreningen, nemlig togfører Appelt, han har siden foreningens stiftelse med en aldrig svigtende interesse taget del i foreningens arbejde, i lange tider i begyndelsen var han skiftevis formand eller kasserer, men hans interesse for sangen og foreningen svigtede aldrig, selv når han ikke beklædte disse poster. Togfører C. Th. Nielsen virkede som foreningens kasserer, og i hans kasserertid kunne foreningen altid opvise et

**Bogbinder N. J. UTH**

S. O. Sørensens Eftf.

Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.

Aarhus . Dybbølgade 5 . Tlf. 34487

Blomsterforretningen  
**Ydes Eftf. J. Clausen**

Blomster - Kranse - Dekorationer

Banegaards Plads 5

Aarhus . Tlf. 21039

**EL R. STRØM**

Aut. Installatør

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for DSB

Rønde . Tlf. Rønde 80



smukt status, to gode kammerater, som foreningen bør være stolt af at have haft som medlemmer.

— *Hvordan gik det så foreningen efter starten?*

— Jo, det gik godt, endda særlig godt tør jeg nok sige. Foreningen voksede sig hurtig stor og kunne allerede året efter sin start vise sig for offentligheden. Da der på den tid kun var fællesafdelingen, der virkede med selskabelighed inden for etatsens rammer i København, havde sangforeningen gode betingelser for at samle publikum til sine sammenkomster.

*Du sagde samle publikum?*

— Ja, vi holdt en række store koncerter, og vi holdt karneval eller maskerade, og vi havde altid stor tilslutning, men så, — ja, så opstod der en række andre selskabelige foreninger inden for jernbanepersonalet. Man så ret ofte, at der på forskellige opholdsstuer eller skrivestuer var ophængt plakater om fester, sådan at det kunne ske, at der var opfordring til fest flere på hinanden følgende dage. Det kunne jo ikke blive ved på den måde. Så fik vi et samarbejde i gang med musikforeningen og den dramatiske klub, og resultatet af dette samarbejde førte til, at vi nu fester sammen alle tre foreninger to gange om året.

— *Hvordan er det ellers — i det store og hele — gået sangforeningen gennem de 50 år?*

— Ja, hvad skal jeg sige til det spørgsmål. Jeg kan sige, at foreningen gennem de forløbne år har bevæget sig som i bølgegang, snart med god tilslutning og snart i vanskeligheder. Men en trofast stab har ved sammenhold og kammeratskab klaret foreningen gennem alle vanskelighederne, så der har aldrig været tale om at ligge stille.

— *Om dirigenterne vil du vel også sige et par ord?*

— Foreningens første dirigent var en militærmusiker, Hans Poulsen, der forlod foreningen i marts 1914, grundet militære

forpligtelser, han var en ligefrem og jovial mand, og han gjorde sig hurtigt afholdt af sangerne. Så en kort tid havde vi en anden militærmusiker, Emil Holm, han måtte også forlade foreningen på grund af militæret. I juli 1914 valgtes komponisten Carl Fr. Lieberkind, og han er jo et helt kapitel for sig selv. Hans navn har en god klang både i og udenfor foreningen. Sangkoret har meget at sige Lieberkind tak for. Nogen let opgave er det ikke at arbejde med vort sangkor, hvor sangerne ofte mangler ved øvelserne på grund af tjeneste, men takket være Lieberkinds evne og energi, der med få prøver og til tider få sangere, kan opnå et sammenhæng, således at sangkoret endnu aldrig er gået i stå ved nogen opvisning, hvor Lieberkind har dirigeret. Igenem de 23 år, hvor jeg var foreningens formand, har jeg været glad for det gode samarbejde, jeg har haft med Lieberkind, og jeg har lært ham at kende som en god ven, fyldt med humør og energi, og hos ham har jeg hentet mange værdifulde ideer, der kom foreningen til gode, ligesom vi fra hans hånd modtog en række gode og gemytlige sange til indøvelse. Disse opfriskes stadig, og derved bevares han i venlig erindring. Jeg ved

også, at sangkoret var hans kæreste, og aldrig kaldte vi forgæves på Lieberkind, når sangkoret udadtil skulle medvirke, hvad enten tilfældigt var i glæde eller sorg — kort sagt, en mand som jeg personlig og sangkoret i sin helhed, skylder megen tak. At han ved sin afgang blev udnævnt til foreningens æresmedlem, nævner jeg kun som en selvfølge.

— *Hvordan går det med øvelseslokale?*

Jo, nu går det jo fint. Vi har lønningsstuen på hovedbanegården, og her er alle, der er interesseret, hjertelig velkommen. Til at begynde med måtte vi tage øvelseslokale i byen på forskellige restaurationer, og det var jo ikke så godt, som det er nu.

— *Har du ellers noget ønske at udtale?*

— Uden overdrivelse kan jeg sige, at mine bedste timer gennem de svundne 50 år har jeg tilbragt sammen med mine kammerater i sangkoret, og skal jeg derfor udtale et ønske, må det være dette, — at mange flere af vore yngre kammerater må finde ind i vort sangkor og dele den glæde, man føler ved at befinde sig i et godt kammeratskab, med sang som underholdning.

*Harald.*



*Sangforeningen på herretur.*

### **P. Hansen**

Bltkkenslagermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Fredericia . Calvinsvej 4  
Tlf. 97

### **M. Ottesen & Søn**

Blikkenslager, Aut. Vand- og Gasmst.  
Centralvarme - Ventillationsanl.  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Danmarksgade 42, Tlf. 327-1341  
Fredericia

### **Adolf J. Wolf**

v. Sv. A. Wolf  
Grundlagt 1887  
Bygnings- og Møbelsrædkeri  
Udfører Arb. for DSB  
Sønderborg, St. Raadhusgade 15  
Tlf. 2237

### **Heinrich Dohlmann**

Murermester - Entreprenør  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Sønderborg - Rojumvej 62 - Tlf. 1407

## For 50 år siden — januar 1904.

Kupérensning med vakuum. — På Københavns Banegård er man fornylig begyndt at rengøre kupeerne ved hjælp af den såkaldte »Vacuum Cleaner« — på dansk »Suge-Renser«. (Kaldes nu om stunder for støvsuger). Hele apparatet, en 4 hk elektromotor og en dobbeltvirkende sugepumpe, var indbygget i en lille vogn, omtrent som en lukket trækvogn. Uden på vognens ene gavlvæg var anbragt et filter af lærred uden en lufttætssluttende jernkappe, og herfra udgår en eller flere gummislanger med indlagt stålspiral. Hver af slangerne endte i et mundstykke med en aflang smal åbning.

På sin rejse til Gmunden rejste Hans Majestæt Kongen i en af de nye I/II. kl. personvogne, som eller benyttes på ruten København—Berlin.

Vognen har under dens ophold i Gmunden været genstand for de østrigske jernbaneautoriteters opmærksomhed, og vor hjemmelsmand beretter, at den skal være blevet omtalt som en praktisk og meget smagfuldt udstyret personvogn. Denne ros er heller ikke ufortjent.

## For 25 år siden — januar 1929.

Efter at Sneslev kommune — ene af alle jernbaneoplandets kommuner — har vægret sig ved at deltage i garantien for Køge—Ringsted Jernbanes fortsatte drift, har direktionen og repræsentantskabet vedtaget at lukke Sneslev st. fra 1. marts, idet stationsmesteren opsiges.

På et møde i Karise har amtmand Toft på det nedsatte udvalgs vegne forelagt de interesserede kommuner forslag til en foreløbig ordning for 1929. Denne går ud på, at banens ansatte garanterer for et beløb på indtil kr. 15.000,— efter en kommunegaranti for kr. 50.000,—. Bestyrelsen, der for tiden består af 7 medlemmer, udvides med en repræsentant for de ansatte (der dog ikke må være eller have været ansat ved østjællandske jernbane), en repræsentant for amtsrådet (der deltager i garantien med  $\frac{1}{5}$  af underskuddet), to repræsentanter yderligere for kommunerne og muligvis en repræsentant for kreditorerne, hvis tilgodehavende andrager henved kr. 700.000,—.

## Månedens AKTUELLE



Ifølge generaldirektør Terkelsens udtalelse til bladene holder DSB ligesom andre stormagasiner årligt udsalg.

Knap nok er julen svundet, som gjorde ens tegnebog kaput, før året, det gamle, er rundet, og det nye vil ind blive skudt.

Næppe er knallerten trukken (den tohjulede er sat på stald), og nytårsskålerne drukket, før der spilles op til et bal.

Så er nytårsregninger på pletten li'så sikkert som Folkets Almanak — og så kommer skattebilletten, og så er den li'e til et krak.

Men synes end sorgerne mange og glæderne torholdsvis få — så vær dog ej angst blot og bange, thi no'en dig dog og tænker på.

I magasin »De Smarte Baner« der skulle du gå dig en tur og se, hvad du slet ikke aner — for det er skam varer, der dur.

En Weekend-billet for en tier fra Horsens og til Aarhus H, og billigere endnu den bli'er, hvis først De i Stilling står på.  
Onkel Christian.

### Beton Cyklestativer WB

armert beton og kalibrerede sporriller fra kr. 6,40 og kr. 7,60 pr. parkeringsplads.

Sendes over hele DANMARK med DSB

KONSTRUKTIV KLAR FORM D. Wendt, ing.

København V. Thorvaldsensvej 29. Giro 3533. Eva 351

### Tegn Forsikringerne i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur og Understøttelses-Forening af 1891

Kontor: Stormgade 63., København, Tlf. C. 6626

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

Tillidsmænd over hele Landet

## Nibe Jernhandel ½

Nibe . Telf. 32

## Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre  
Udfører Arbejder for Banerne  
Nibe . Tlf. 108

## Johs. Laursen

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Bjerringbro . Nørregade 15  
Tlf. 220

## Randers Skjortefabrik

Tebbestrupvej - Tlf. 2203  
**RANDERS**

## P. JØRGENSEN

Maskinfabrik  
Beholdere - Jernkonstruktioner  
Smedearbejde - Specialmaskiner  
**Skalborg . Telf 61 - 115**

## Pølsefabriken »Gøl«

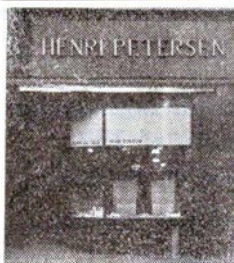
Jørgen B. Jensen

Skalborg

Tlf. 162

## Dahl's Snedkerværksted

Vor spec. Garderobeskabe og  
Møbler efter Deres Maal og  
Ønske.  
Fredericia . Danmarksgade 37 . Tlf. 1274



## Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Immervad 9 . Telefon 21436



## ELektro Lomholt

Ing. M. af l. og statsaut. Inst.

Nørregade 17

Bjerringbro . Tlf. 335

Elektr. Anlæg projekteres og udføres.

Tilbud gratis.

EL-Motorer og EL-Brugsgenstande.

Reparationer af enhver Art.



### Der lægges budget.

Karoline er grundig, meget grundig. Når hun foretager sig noget, bliver det gjort til gavn. Det har sine fordele, bevar mig vel, jeg skal være den sidste til at kritisere, selv om jeg engang imellem synes, en eller anden sag kunne ordnes på en lidt mindre indviklet måde. Men de hænder, hun griber et eller andet an efter så omstændige og rigoristiske metoder, at hun ikke får andet end ærgrelser og kvaler deraf. Og da jeg jo gerne så vidt muligt vil skåne hende (og mig selv) for skuffelser eller andre ubehageligheder, prøver jeg undertiden at holde lidt igen, når hun bliver besat af en eller anden idé.

Forleden aften kom hun ind og stillede en hel stabel cigarkasser, tomme desværre, på bordet, jeg tror for øvrigt. det var den 2. januar, det kan næppe have været meget senere, for der var endnu nogle penge tilbage af månedslønnen. Hvor hun havde fået cigarkasserne fra, ved jeg ikke, det var ikke nogen, jeg havde tømt, jeg har nemlig aldrig haft råd til at købe cigarer i kassevis. Jeg plejer ellers aldrig at nære (eller rettere vise) nogen særlig nysgerrighed, overfor hvad Karoline foretager sig, men da hun stablede alle de kasser op, jeg tror, der var 13, udbød jeg uvilkårligt: »Hvad i alverden sker der nu?«

Karoline småfløjtede, så hun var i godt humør: »Nu skal du bare se. Vil du godt hjælpe mig lidt?«

»Ja, selvfølgelig. Til enhver tid vil jeg hjælpe dig, så godt jeg kan. Det ved du jo.«

»Å'e, ja'e, sådan da. Men se nu her.

Jeg skal til at lægge budget.« Hun tryllede frem fra en af kasserne, den sidste, hun søgte i, et udklip af en avis. Jeg fik lige øje på overskriften: »Hvordan man lægger et budget, og hvorfor det er nødvendigt at gøre det.« »Det kan nemlig ikke blive ved med at gå på slump. Jeg er nødt til at vide bestemt, hvormange penge, der må bruges til hver enkelt ting.«

»Det er hørt.«

»Ja, ikke? Og her er en opskrift på, hvordan man bærer sig ad.«

»Men alle de kasser, hvad med dem?«

»Jo, forstår du, — det er godt nok med at regne ud, hvormeget der må bruges til dit eller dat, men når man har pengene blandet sammet, kan man jo alligevel ikke holde styr på dem. Derfor har jeg anskaffet kasserne, så lægger jeg pengene til hvert enkelt formål i hver sin kasse, på den måde må det være til at holde orden i. Der står også, at det er bedst at gøre sådan. Se nu her.« Hun lukkede igen alle kasserne op, en efter en, og i den sidste fandt hun nogle små fikse mærkesedler. »Nu klister vi en seddel på hver kasse. Vil du gøre det? — så læser jeg igennem, hvad der står.« Hun gav sig til at studere opskriften, mens jeg klistrede sedler på.

»Så. Det var det. Vil du så skrive? — så skal jeg sige, hvad der skal stå.«

»Skal der også skrives?«

»Ja, selvfølgelig.«

»På sedlerne?«

»Hvad tror du eller, sedlerne skal bruges til?«

»Det burde du have sagt, inden vi klistrede dem på, så havde det været betydeligt nemmere.«

»Det kan der være noget om. Men det burde du selv have kunnet finde på. Men skriv nu bare. Skriv det pænt og tydeligt med blokbogstaver. Er du så klar? Så begynder vi:

Husholdning I.  
Husholdning II.  
Husleje.  
Skat.  
Lys og gas.  
Forsikring.  
Aviser og blade.  
Beklædning.  
Fornyelser og vedligeholdelse.  
Lommepege.  
Sporvogn.  
Selskabelighed.  
Rejser og fornøjelser.«

Jeg talte kasserne endnu engang og meddelte resultatet: »Det var 13.«

»Det stemmer.«

»Tror du ikke, tændstikæsker ville have været store nok, når månedslønnen skal deles i 13 dele?«

»Pjat. Man kan ikke holde styr på penge i tændstikæsker. Men nu kommer vi til det værste. Det er at bestemme, hvormange penge der skal i hver kasse. Jeg skal bruge, lad os se, mindst 300 kr. til husholdning.«

»Er det husholdning I eller II? Hvad er i grunden forskellen?«

»I er den egentlige husholdning, altså konsum, det vil sige alt det, vi spiser og drikker.«

»Ja tak, det kan jeg næsten regne ud. Men hvis du ikke lige havde læst det, vidste du ikke, hvad konsum er.«

Karoline overhørte min bemærkning og fortsatte: »II er alt, hvad der bruges i en husholdning undtagen det, der spises og drikkes, altså til vask og rengøring. Der skal jeg bruge, skal vi sige 45 kr.«

»Tror du ikke, det er bedre at begynde med de faste udgifter? Det ved vi jo bestemt, hvor meget er.«

»Det kan vi jo godt, hvis du synes.«

Efter en del besvær, vanskelige beregninger og megen diskussion fik vi pengene fordelt, altså på mærkesedlerne. Der blev ganske vist ingen til selskabelighed eller til rejser og fornøjelser og heller

ingen til lommepege. Men det anfægtede ikke Karoline. Hun havde heller ikke ventet det, sagde hun. Den skulle klares ved, at hun hver måned ville tage overskuddet fra de andre kasser og lægge i dem, der ellers ikke var noget til.

Nu kunne det mere mig at se Karoline fordele pengene, ikke mindst fordi jeg var sikker på, at hun slet ikke havde dem: »Nu skulle du så lægge penge i med det samme.«

»Ja'e, det skulle jeg måske. Men se — jeg har dem jo ikke allesammen nu. Jeg har jo lige betalt købmændsbogen, den var stor her fra julemåneden. Huslejen har jeg også betalt, og avispengene, og i morgen skal jeg have betalt forsikring og lys og gas.«

»Så har du måske ikke mere tilbage end til husholdning I?«

»Nej, havde jeg bare haft så meget. Men det har jeg ikke så nær.«

»Det var værre. Hvad gør du så?«

»Hvad jeg gør? Jeg klodser naturligvis. Det er jeg da nødt til.«

»Ja men, lille du. Hvad så med alle de kasser?«

»Så er det i orden til næste måned.«

»Ja, det er det jo.« Jeg kunne ikke nænne at sige, hvad jeg tænkte. For når hun til den næste første får betalt, hvad hun klodser denne måned, og hvad der ivotrigt skal betales, bliver der jo heller ingen penge at lægge i kasserne, og det bliver der aldrig. Karolines tanker må have bevæget sig i omtrent samme baner, for hun sagde: »Det er noget dumt noget, det læggen budget. Jeg tror ikke, det er nødvendigt, og jeg har heller ingen steder at stille alle de kasser.« lady.

## MOMMARK OVERFARTEN

### Generaldirekt. Terkelsen.

Mommark-overfarten er et af eksemplerne på, hvorledes Statsbanerne uden hensyntagen til økonomien må påtage sig opgaver af samfundsmæssig (i dette tilfælde også af national karakter — til skade for vort driftsresultat, men til gavn og glæde for dem, der — navnlig i sommertiden — sejler den skønne tur mellem Sydbyn og Als.

### Fabrikant M. Clausen, Danfoss.

I Statsbanernes traditionelle nytårshilsen redegør generaldirektør Terkelsen for den filantropi, han over overfor den altsiske befolkning ved at fortsætte med at sejle Mommark-færgen til trods for, at den stadig er urentabel. Lad os imidlertid se på det fuldkomment absurde i denne påstand.

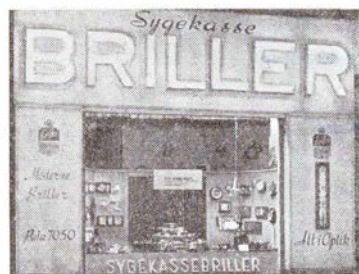
Hvis der f. ekså kommer en liniebus til Mommark for at blive overført, viser det sig, at det er så dyrt, at den straks vender om og tager den lange vej op over Lillebæltsbroen. Det samme gælder lastbiler, der også er nødt til at køre udenom, og for så vidt kan den lange tur ad landevejen jo også betale sig for personbilernes vedkommende. Vi ser altså, at

Statsbanerne er så kulante overfor befolkningen, at de sejler med Mommark-færgen og samtidig driver en takst-politik, der bevirker, at alle arter af køretøjer tvinges udenom.

Naturligvis sker der så det, at Statsbanernes underskud vokser samtidig med, at befolkningens biler slides op på de lanke køreture. Det råber til himlen, slutter fabrikanten, at man opretter en rute af hensyn til befolkningen og så sætter taksten så højt, at ingen kan få sig selv til at bruge den.

### Manufakturhandler J. H. Kock, Sønderborg.

Statsbanerne er selv skyld i, at Mommarkbanen ikke kan svare sig. For det første er taksterne for høje, og dernæst er forbindelserne ikke tilfredsstillende fra Mommark til Nyborg. Man har faktisk gjort alt for at gøre denne forbindelse umulig. Det er redningsløst, når det har kunnet betale sig at ekspedere gods fra Sønderborg til Langeland over Fredericia. Hvis det er statsbanernes agt at slå forbindelsen ihjel, er det den sikre vej, man har betragt.



### Vil De gerne se godt ud - og se godt?

Vi kan hjælpe Dem med begge dele, hvis De lade os vise Dem, hvor klædelige briller kan være. Vi har til **omgående levering** de mest moderne brillestel for alle aldre og enhver type, tilpasset i teknisk som i skønhedsmæssig henseende, ligesom vi påtager os særfremstilling af briller efter specielle ønsker.

**Gratis synsprøve på de mest moderne apparater. Aut. forh. af ZEISS punktalt-brilleglas. Leverandør til Sygekasserne.**

**PALÆ \*7050, Nørregade 53**  
(lige ved hjørnet af Nørrevoldgade)



*Jernbane-Bladets tegneserie*

# DANSKE JERNBANE- STATIONER

I alt 68 muntre tegninger med morsomme vers til hver tegning.

Bogen leveres i tofarvet, lakeret omslag, og tegningerne er på glittet papir med kun een tegning på hvert blad (ingen annoncer).

**Kr. 4,50** pr. eksemplar portofrit tilsendt.

Ved samlede bestillinger fra stationer, kontorer o. l., leveres bogen for kun 4 kr. pr. stk.

Prøveeksemplar tilsendes på forlangende.

*Benyt girokonto 600 82 - Jernbanebladet, København F til bestilling af bogen*



*Sangforening  
på  
skovtur*

# Ny distriktschef

## i 2. distrikt Århus

Den nye distriktschef er født i Beder ved Århus og kom tidligt ind i Statsbanerne, hvor han blev ansat den 1. november 1920. Efter en alsidig trafikmæssig uddannelse kom han til 2. distrikt i Århus, hvor han først virkede som assistent, men allerede i 1934 blev han overassistent og året efter forflyttedes han til Generaldirektoratet i København og avancerede hurtigt til trafikkontrolør. Han har været kontorchef i trafikkontoret siden foråret 1946.

Kontorchef Skov, der ikke har ordener, er efter sigende politisk neutral. Hans ubestridelige jernbanemæssige dygtighed er jo også i sig selv en borgen for, at der ikke her foreligger nogen »politisk« udnævnelse.

Som embedsmand er han saglig, indsigtfuld og hurtig til at træffe en beslutning. Han er en mand med sine meningers mod, og har derfor ikke altid været populær i alle kredse. Ingen vil imidlertid med rette kunne bestride, at det er en meget dygtig mand, der nu er blevet belønnet for sin indsats ved udnævnelsen til en af de højeste poster indenfor DSB, lige så lidt som nogen vil kunne hævde, at han mangler de faglige evner til at gå i sin forgængers fodspor.

— Vi arbejder os frem mod en fornuftig koordinering af landevejstrafik og banetrafik, siger den nye distriktschef i en samtale med »Aarhus Stiftstidende«, og forøvrigt også til en koordinering af privat trafik og statsbane-trafik. Vi har, som generaldirektøren nylig sagde, ikke tvangs-overtaget en rutebilstreke i de senere år. Det er neutralitet for øjeblikket. Om uenigheden skal blusse op igen er et åbent spørgsmål, men lad mig i hvert fald sige, at vi inden for DSB ikke er begejstrede for de private rutebilers nye langstrækninger.

Vi vil rationalisere på alle de punkter, vi kan, og hvor vi har råd til det, for rationalisering koster penge i første omgang.



Distriktschef P. E. N. Skov

Det spørgsmål er rejst, om man eventuelt skal nedlægge sidelinjer, der er urentable. Det vil sikkert ikke blive i statsbanekredse, man møder modstand herimod. Det viser sig altid, at det er befolkningen, der protesterer, når man taler om at nedlægge en banestrækning eller blot om at erstatte f. eks. et sent aftentog med en rutebil. Folk synes at have den indstilling, at alle urentable banestrækninger skal nedlægges — med undtagelse af lige netop den, de har lokal interesse i.

Vi vil fortsætte bestræbelserne for at spare ved f. eks. at erstatte sene tog med rutebiler på sidestrækningerne. Det kan betale sig, selvom mange vil mene, at det er lige så dyrt at køre med en rutebil som med en motorvogn på skinner. Men toget, hvor lille og billigt det end er, kræver vagt på stationerne og ledvogterposterne, mens rutebilen ikke kræver noget stationsmandskab. I mange tilfælde, hvor tjenestefordelingen er af særlig karakter, vil det måske også kunne betale sig at sende rutebilen ud tidligt om morgenen i stedet for tog.

Ellers møder jeg ikke med noget fast program, men jeg glæder mig til arbejdet og til at komme til min hjemegn.

## Det er ikke alle, der ved —

at biltrafikken over Storebælt er steget 256 pct. siden 1939.

at DSB kører 2650 km på banestrækning og 5300 km på rutebilstrækninger.

at der nu er udført en tiendedel af arbejdet på banegårdsflytningen i Skive, idet der er anvendt 1,6 mill. kr. af de 16,2 mill. kr. hele arbejdet er anslået til.

at Bagsværd st. skal flyttes og får lokaler i en moderne bebyggelse.

at Tysklands udgifter til en Rødby-Femern rute vil andrage ca. 180 mill. danske kr.

at der blandt skiltene med togforsinkelser på Kh også var et, der angav, at toget fra Gedser kl. 21,00 er ca. 5 min. før tiden.

at man med en arbejdsstyrke på 60 mand er ved at udskifte skinner og sveller på strækningen Holstebro—Struer. — Strækningen er delt i tre etaper på 5 km, og der udskiftes kun en etape hvert år.

at »Engländer-sporskiftet« i østre ende af Sorø st. er udskiftet med to enkelte sporskifter. Arbejdet var anslået til 100.000 kr.

## Folke Universitetet

har nu fastlagt programmet for forårssemestret 1954, der omfatter 29 forelæsnings- og kurser — og begynder mandag den 8. februar. Blandt de mange forelæsnings- og kurser skal vi nævne:

Loven i social-psykologisk belysning.  
Epidemier før og nu.  
Dyrelivet i København.  
Slægter og slægtsforskning.  
Middelalderkunsten.

Prisen for deltagelse er kr. 6,00, og indtægning foregår på Universitetet, Frue Plads, København, fra 18. januar til 6. februar i tiden kl. 16,00—18,30.

### Dagmargaards Farve- og Tapethandel

v/ Henry Hansen

Farver . Lakker . Tapeter  
Rengøringsartikler

Valby . Dagmarsallé 1 . Valby 6267

### Jørgen Andresen

BRØD . KAGER

Spec.: Fødselsdagskringler  
Morgenbrød bringes

Valby Langgade 142 Tlf. 1299

### Husk S-BANE KIOSKEN Langgade St.



v/ J. Witzansky

Cigarer . Tobak . Frugt . Chokolade  
Blade . Aviser

Valby Langgade 128 Tlf. Valby 4150

# Der er tre slags rejsende

## Oplevelser ved kontrolboksen

Portør N. K. Thomsen, Odense, fyldte den 12. april 60 år, og Fyens Stiftstidende bragte i den anledning følgende fødselsdagsamtale:

Prøv ikke på at snyde portør Niels Thomsen, for De vil ikke slippe godt fra det. Han vogter nu på 18. år perronnedgangen på Odense banegård med omtrent samme nidkærhed som gubben Noah, da denne hædersmand i sin tid kontrollerede rejsehjemmel for arkpassagerer. Kun de udvalgte slipper igennem nåleøjet. Aprés nous le deluge...

Nu vil De måske indvende, at den jyskmælede vogter Thomsen, der runder de tre snese i dag, netop lader mange slippe igennem uden kontrol, men det viser kun, at De ikke kender ham. Vel har han kun een arm, men han har to øjne, og de er efterhånden blevet drevne til at »tage folk af«.

— Jeg kan altid se, når en mand kommer ind i banegårdshallen, om han vil forsøge at snyde sig gennem kontrollen, siger han på det raveste Vardejysk. — De kan være så frække de være vil — øjnene skal nok røbe dem! Når man har stået her på stedet i så mange år og hver dag set hundreder og atter hundreder af rejsende passere revy, så skulle det da også gå sært til, hvis man ikke var blevet en helt habil menneskekender.

## Der er tre slags rejsende

Jeg inddeler for øvrigt de rejsende i tre klasser: den virkelig fine mand, som er helt rigtig — de almindelige mennesker, der holder sig til jorden ligesom vi andre og er lette at komme ud af det med — og så den skidtfine.

— Ham kan De ikke li'?

— Nej, for det er folk af den kaliber, der gør tilværelsen sur for os. De gør vrøvl og skælder os ud for det værste, og vi skal jo være høflige og tage skrubbene i den rækkefølge, de falder, ikke sandt? »Skal jeg også vise billet?« er der dem,

der spør i en fortrædelig tone, når de kommer efter en hel række af rejsende, som alle har vist billet. Og når man så høfligt fortæller dem, at kontrollen også gælder dem, betragter de en med utilsloret foragt, som om man personlig havde ansvaret for perronbilletens opfindelse og udelukkende havde fundet på det for at genere dem. Jeg forstår ikke, at de gider skælde ud, for jeg står jo ikke her, fordi jeg selv har bedt om det.

— Men de skidtfine, som De kalder dem, er vel ikke i overtal?

— Nej, langt de fleste tager gudskelov frisk på tingene og giver nu og da en kvik replik med på vejen. Man kan også komme ud for en overvættets pligttopfyldelse som nu forleden, da en ældre dame midt i en større kø af rejsende satte kufferten på gulvet, åbnede den og fremdrog en indkøbstaske, der igen viste sig at indeholde en lille armtaske, i hvilken portemonæen lå, og først ved at gennemrode den fandt hun frem til billetten. Jeg var ikke i tvivl om, at hun havde rejsehjemmel, og havde da også for længst sagt: »Værsgø', frue!« — men jeg skulle altså se den, selv om *det sinkede gevaldigt*.

— Er det taktløst at spørge Dem, hvordan De mistede armen?

— Nej, det må De såmænd gerne få at vide. Det skete helt nøjagtig den 4. december 1934 i Brande. Jeg var dengang overportør og skulle med et rangertog passere en træmast med udspændte barduner, som jeg havde gjort det de tusind gange før. Jeg skulle imidlertid råbe en besked op til manden i blokken, lænede mig for langt ud — og så var det sket! En bardun slog mig i gruset, og jeg var væk med det samme. Jeg ved ikke en gang, om armen blev revet eller kørt af. Og så var det endda værre med baghovedet. De kunne jo se helt ind til savsmulden! Overlæggen mente ikke, jeg klarede den, så jeg var jo stolt, da jeg var på benene allerede 20 dage efter — juleaften!

— Det var et hårdt slag?

— Ja, uha, jeg kunne have grædt som et barn i begyndelsen, men menneskene er jo heldigvis sådan indrettet, at de kan vænne sig til næsten alt. Der gik 1½ år, så rykkede man mig for at høre, om jeg ville pensioneres. Jeg kikkede en gang på mine seks børn og besluttede så, at det ville jeg ikke. Jeg kunne måske nok have suppleret den mindre pensionsindtægt med lidt ekstraarbejde, men når man har mistet en arm, er det lissom gassen går lidt af en. Dertil kommer, at jeg ikke har været smertefri een time i de 19 år, der er gået siden ulykken. Jeg har praktisk taget altid ondt i den arm, jeg ikke har mere — særlig ved vejrskifte. Nerver er noget mærkeligt djævelskab, ikke?

Nå, efter den tur, jeg har fået, har jeg det såmænd godt. Jeg kom til Odense i 1936 og har siden da haft min plads ved perrontrappen. Her er det kun munden, der skal bruges, og den fejler da heldigvis ikke noget. Og så har jeg jo min have! Jeg dyrker alt muligt, og det gror, som det er tosset. Når jeg kan smide uniformen og gå ud og rode i haven, så er jeg tilfreds.

**MUSIK  
INSTRUMENTER**  
- *gaa til*  
**FAGMANDEN**



**Marno  
Sørensen**

SKOUBOGADE 5      CENTRAL 11.636  
KØBENHAVN K.

## Aut. N D Forhandler

Jørgen Pedersen  
Stort Lager af Kugle- og  
Rullelejer  
Viborg . Vesterbrogade 12  
Tlf. 1600 (3 Ledn.)

## Morsø Møbelforretning

v. Ejv. Petersen  
Leverandør til DSB-Personalet  
Nykøbing M . Enghavevej 47 . Tlf. 118

## H. Andersen

v/ J. Jensen  
Smed og Karetmager  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Faaborg . Vestergade 20 . Tlf. 275

## NIELS KALHAVE A/S

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



# Fernbane-rutebilerne

Kværulanten spørger

## DSB moderniserer i Skelskør.

Rutebilkontoret i Skelskør dirigerer 29 busser og garage, værksteds- og opholdsstuer m. m. har længe været under al kritik. Man vil nu foretage ombygninger på den gamle Skelskør jernbanestation til 100.000 kr. for at tilvejebringe mere tidsvarende forhold.

## Koncessioner.

DSB har søgt koncession på en rute Esbjerg-Ribe-Løgumkloster-Flensborg. De respektive sogneråd er velvillige ved behandlingen af ansøgningen.

Derimod har Herning byråd ikke kunne anbefale DSB's ansøgning om en rute Herning-Skive med den motivering, at der samtidig kørte en privat rutebil på strækningen Aulum-Herning. Det viser sig, at det kun drejer sig om et stykke på 2 km af den private routes.

Holstebro har nægtet at anbefale DSB's ansøgning om udvidelse af ruten Lemvig-Holstebro.

## DSB-rutebil i grøften.

Rutebilen Grenå-Århus blev en dag i november tvunget til at køre ned i en 1½ m dyb grøft for at undgå sammenstød med en hensynsløs lastbilchaufførs kørsel på hovedvejen gennem Skæring by.

Rutebilen og lastbilen havde ca. 1 km kørt efter hinanden på landevejen i retning mod Århus. Lastbilen beslaglagde vejens midte, og chaufføren reagerede ikke på signaler fra rutebilen, der ville overhale. Efter flere markeringer fra rutebilen rykkede lastbilen lidt til højre på vejbanen, og rutebilen kom op på dens side.

Lastbilchaufføren rettede imidlertid sin vogn op påny, og bilerne berørte hinanden med forpartierne.

Lastbilen pressede derefter rutebilen over i vejsiden, og chaufføren havde intet

andet valg end lade bilen med de 30 passagerer glide ned i vejgrøften.

Farten var taget af bilen, og da der ikke er træer på strækningen, gled bilen roligt de ca. 1½ meter ned. Der var ikke panik i bilen, ingen fik kvæstelser, og skaden på bilen var ikke stor.

Lastbilchaufføren, som var årsag til uheldet, bekymrede sig ikke om rutebilens skæbne, og chaufføren fortsatte sin kørsel. Rutebilchaufføren fik derefter en motorcyklist til at indhente den hensynsløse bilist og standsede bilen.

Chaufføren stillede sig uforstående overfor, at han skulle have været årsag til ulykken.

— Jeg har ikke set noget, sagde han, og »hvad rager det så mig«, sagde han.

## DSB-rutebil mod vejtræ.

Juleaften ved 19-tiden forsøgte en Stegebil på vej mod København at overhale en varebil i nærheden af Præstø. Rutebilen kom derved for langt ud i vejsiden, og forhjulet er formentlig skredet i en af de render, som vejvæsenet havde gravet i rabatten for at skaffe afløb for regnvandet. Herved mistede føreren herredømmet over bussen, der tørnede mod et stort egetræ. Bussen blev så at sige skåret over i to halvdele, således at vinduer og tag skilte sig fra chassiet. De 7 passagerer, der var med bussen, pådrog sig lettere snitsår. Men efter at være forbundet hos en læge i Præstø, kunne de alle fortsætte i taxavogne til København.

## DBJ-rute nedlagt

DBJ havde imødekommet et ønske fra beboerne om at lægge en busrute Østermarie og Nexø eller Svaneke. Banen oprettede derfor en rute Østermarie-Lyrsby-Nexø tre dage om ugen. Belægningsprocenten var imidlertid så lav, at banen allerede standsede ruten efter at have kørt den et par måneder.



Hvorfor står folk i kø 14—16 timer eller mere for at få en lyntogsbillet, der kun forkorter rejsetiden med et par timer?

Det er slet ikke kværulanteri at spørge om den ting, det er bare dumhed. Man står nemlig ikke i kø i de mange timer alene af hensyn til den tid, man sparer på rejsen ved at komme med lyntog. Man gør det, fordi man mener, at de bekvemmeligheder, der er forbundet med lyntogsrejsen, er de mange timers venten værd.

## Svar til kværulanten.

Kværulanten »skød« i december nr. på DSB i anledning af viderebefordring af ilgods fra Ebeltoft-banen. Vi har i den anledning modtaget svar både fra Ebeltoft-banen, der indrømmede, at der var »noget« om det, men man ønskede dog ikke at hænge DSB ud for det. Også DSB har sendt os en forklaring på spørgsmålet. Ilgods fra banens tog 33, ank. Trustrup kl. 17,05, kan opnå viderebefordring til Sjælland med tog 636, men da dette tog kun har 1 minuts ophold i Trustrup, har DSB henstillet til Ebeltoft-banen om at sende mest muligt ilgods med banen tog 3, ank. Trustrup kl. 13,50, og DSB skriver, at det må være denne henstilling, at kværulanten har misforstået.

## Himmelekspressen

meddeler at man med tak modtager brugte klædningsstykker

VASBYGADE 4 - KØBENHAVN SV

Protese uden Gane faar, De hos

Tandtekniker  
**Bent LORENZEN**  
KONGEVEJ 89 VIBY J.

Telefon Aarhus 4 0646

## Blyhn's AUTOLAKERERI

Rustproof station

Vogne på Fyn, lakeres hos Blyhn, og vore ovnlakerede vogne er køreklare fra morgen til aften

Odense - Albanigade 15 - Tlf. 9556

# Amtsbanerne i Sønderjylland

Tekst: Ib V. Andersen

De sønderjydske amtsbaner udgør — det kan man vist uden overdrivelse påstå — et særligt og ejendommeligt kapitel af dansk jernbanehistorie. Da formentlig kun de færreste af Jernbane-Bladets læsere har noget videre kendskab til disse baner, kunne det måske have interesse at erfare, hvorledes man fra tysk side før genforeningen i 1920 søgte at løse spørgsmålet om afviklingen af lokaltrafikken, hvilket nemlig skete på en noget anden måde og efter andre principper end her i landet. Ligeledes søges påvist de årsager, der bevirkede, at banerne under dansk styre relativt hurtigt måtte nedlægges, uden at der dog tilsigtes nogen dybtgående behandling heraf.

I det hele taget må der forudskikkes den bemærkning, at efterfølgende artikel på ingen måde giver sig ud for at indeholde en fuldstændig og fyldestgørende skildring af de sønderjydske amtsbaners historie, dertil er emnet alt for omfattende. Artiklen tilsigter kun at give læseren et lille indblik i et ejendommeligt og fremmedartet jernbanesystem, som opretholdtes i 19 år efter genforeningen, men som allerede mange år forinden måtte betegnes som forældet.

## Grundlaget for anlæget af de sønderjydske amtsbaner:

Grundlaget for anlæget af de sønderjydske amtsbaner var vedtagelsen af den prøjsiske lov af 28. juli 1892, og de nærmere bestemmelser for anlægene og banernes drift finder vi i »Ausführungs-Anweisung vom 13. august 1898 zum Kleinbahngesetz vom 28. juli 1892«. Da kendskab til de heri stående regler og anvisninger er nødvendig for at forstå de særlige forhold, der gjorde sig gældende ved amtsbanerne, gengives her nogle af de vigtigste forskrifter.

Om formålet med banerne hedder det bl. a.: »De er bestemt til at tjene den offentlige trafik ved befordring af personer og gods, de skal drives ved dampkraft og have en sporvidde på 1 meter«. Og det tilføjes, at der fra det sidste ikke må ske afvigelser! Videre hedder det, at etablering af hurtigtrafik (Schnellverkens) mellem ikke nærliggende steder i almindelighed bør undgås.

Banernes maksimalhastighed fastsattes ifølge loven til højst 30 km/t, idet den dog nedsættes på befærdede steder og især ved vejskæringer. Iøvrigt indeholdt loven bestemmelser om banernes drift, om anta-

gelse og uddannelse af personale og endvidere i god overensstemmelse med prøjsisk ånd et stort afsnit om foranstaltninger ved mobilisering og under krigstilstand.

Som det vil ses, indeholdt loven forskrifter, der stort set svarede til de tilsvarende danske. Således bestemmelsen om maksimalhastigheden på 30 km/t., der var gældende ved de danske smalsporede baner, bl. a. Kolding—Egtved, Horsens—Tørring m. fl. Ligeledes forskrifterne om, at godsvognenes lasteevne skulle angives i kilogram deleligt med 500.

På andre punkter var der imidlertid forskelligheder, som må fremhæves her. Således stationstjenesten, der mange steder udførtes af private, som oftest kromænd, fra stationer, der ejedes af disse. Dette forhold var særlig udbredt ved Aabenraa Amtsbanner, men eksisterede også ved de øvrige amtsbaner. Hensigten med indførelsen af et sådant system var naturligvis at spare mest muligt, hvad også opnåedes, da indehaverne af de såkaldte stationskroer kun fik et meget ringe vederlag for deres arbejde, idet deres øvrige indtægt antoges at ville fremkomme gennem det privilegerede krohold. Ligeledes kan man måske nævne banernes linieføring, som efter dansk opfattelse ikke altid fulgte de naturlige baner, men mange gange dikteredes af ønsket om at føre banerne rundt til de tyske amtsforstandere uden hensyn til de deraf flydende konsekvenser.

Når der tales om de sønderjydske amtsbaner, menes dermed Sønderborg, Aabenraa og Haderslev Amtsbanner, og de foran meddelte oplysninger gælder med de nævnte undtagelser i lige høj grad for hvert af de nævnte områder. Med hensyn til tilvejebringelsen af de til banernes anlæg nødvendige midler gælder det dog, at der var forskelligheder, hvis årsag delvis beroede på følgende to forhold. For det første var terrænforholdene indenfor hvert jernbanesystem ikke de samme, og dernæst var der forskelligheder med hensyn til det indkøbte driftsmateriel. Anlæget af Aabenraa Amtsbanner var således langt billigere end anlæget af de to andre amtsbanesystemer, hvilket dels beroede på de lave anlægsomkostninger for Løgumklosterbanen fra Hovslund til Løgumkloster, hvor terrænet var ret jævnt, og dels på at materiellet og især lokoen var dårlige.

Anlægs kapitalerne tilvejebragtes ved et bidrag fra stat, provins, kreds og kommuner, men det vil føre for vidt at komme

nærmere ind på bidragenes fordeling og de nærmere forhold i forbindelse hermed (Deling af over- eller underskud ect.).

Efter ovenstående bemærkninger, som danner grundlaget for den følgende skildring af de sønderjydske amtsbaner, vil det falde naturligt at behandle hvert af de 3 systemer for sig, og vi begynder med

## Sønderborg Amtsbaner:

De første amtsbaner, der kunne åbnes for offentlig drift, var amtsbanerne på Als (Sønderborg Amtsbanner). Disse bestod ved genforeningen i 1920 af følgende strækninger:

Sønderborg—Vollerup—Skovby, længde 19,2 km, åbnet for drift 6. februar 1898.

L. Mommark—Mommark, længde 3,8 km, åbnet for drift 6. februar 1898.

Vollerup—Nordborg, længde 26,4 km, åbnet for drift 1. juli 1898.

Havnebane i Sønderborg, længde 1,6 km, åbnet for drift 6. februar 1898.

Banernes sporvidde var som tidligere nævnt 1 meter, største stigning 1:60 og mindste kurveradius på fri bane 130 m.

Om banernes forhold før genforeningen haves ingen oplysninger, men ved banernes overgang til dansk administration i 1921 foretoges en opgørelse over banernes aktiver og passiver. Det fremgik heraf, at banernes rullende materiel bestod af følgende:

9 damploko,

109 godsvogne og

39 person- og pakvogne.

Desuden ejede banerne stationsbygningerne i Sønderborg, Augustenborg, Elstrup, Havnbjerg, Oksbøl, Nordborg og Lille Mommark, medens alle øvrige stationer var privatejede.

Banernes ledelse var ved genforeningen overdraget til firmaet Lenz & Co. i Berlin repræsenteret ved ingeniør H. R. Tietze, men fra april 1921 overgik ledelsen til en særlig driftsbestyrelse i Sønderborg under amtsrådets overopsyn. Ingeniør Tietze var driftsbestyrer til den 1. april 1925, hvorefter ingeniør C. Jespersen ansattes som driftsbestyrer.

Driften af de alsiske amtsbaner foregik ved overgangen til dansk administration i 1921 ved 5 togpar daglig over strækningen Sønderborg—Nordborg, medens strækningen Sønderborg—Skovby kun trafikeredes af 3 tog i hver retning daglig. Befordringsmængden var såvel hvad angår personer som gods tilfredstillende, således at man med rette kunne hævde, at de al-

siske amtsbaner var uundværlige for egnen. Dette beroede på, at banerne gennemløb egne med god jord og en deraf følgende stor befolkningstæthed, der ikke fandtes ved nogle af de øvrige amtsbanesystemer.

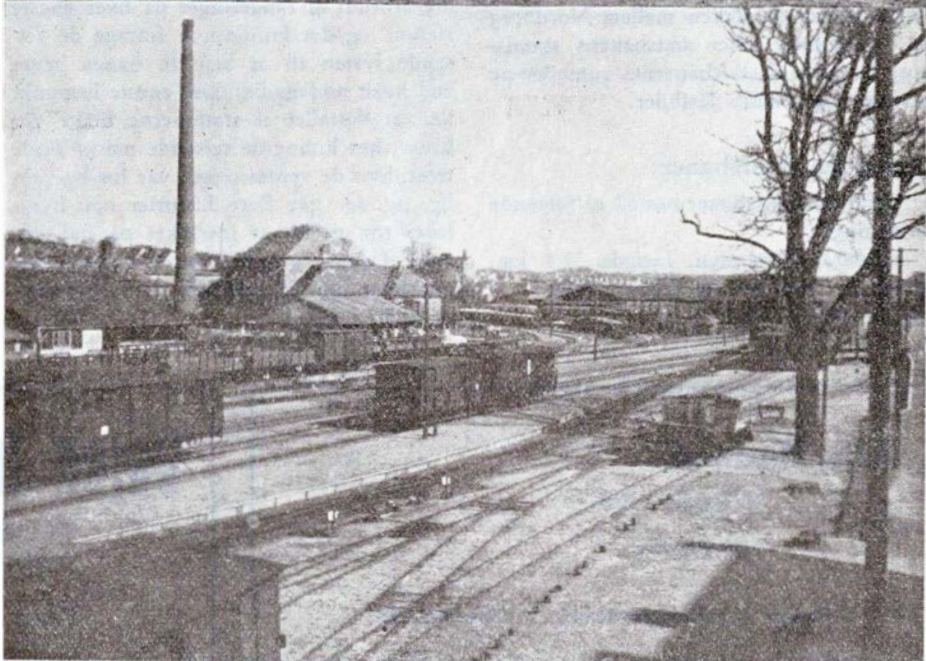
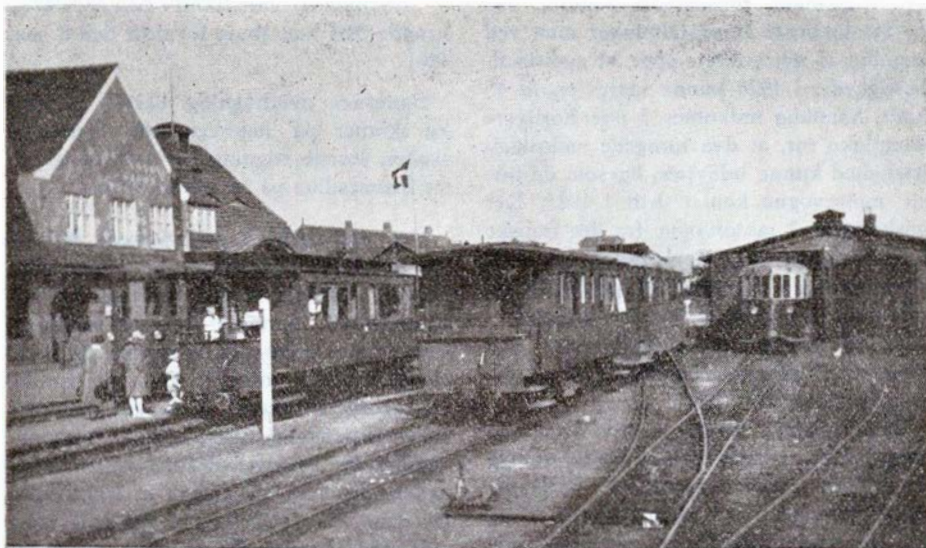
Men med hensyn til godstransporten på de alsiske amtsbaner var der dog et forhold, der var af mindre heldig art. Og det var, at banerne ikke havde forbindelse med landets øvrige jernbanesystem. Alt gods til og fra øen måtte omlades i Sønderborg, hvilket kostede fra 8 til 15 kr. pr. t. og når den årlige godsmængde fra tiden før første verdenskrig tages i betragtning (ca. 400.000 t.), vil det ses, at der blev tale om en væsentlig fordyrelse af transportomkostningerne for den alsiske befolkning.

Det nævnte forhold var imidlertid også det eneste, der med rette kunne indvendes mod de alsiske amtsbaner. Linieføringen var, når bortses fra en afstikker over byerne Notmark og Hundslev, udmærket. Nu var forholdet imidlertid også det, at de alsiske amtsbaner i modsætning til de øvrige sønderjydske amtsbaner var enerådende i det opland, de gennemløb. Der var på intet tidspunkt tale om konkurrence fra andre baneanlæg, banerne kunne følge de naturlige transportveje og måtte ikke, som vi senere skal se ved Aabenraa Amtsbaner, søge sig en linieføring, der tog hensyn til de bestående statsbanelinier for derved at opnå tilstrækkeligt opland.

Banernes drift var også tilfredsstillende, hvad i høj grad måtte tilskrives det gode driftsmateriel, små, men kraftige lokomotiver. Toggangen var præcis, og den eneste anke, der fra menigmands side kunne fremføres overfor banerne, var nogle ualmindelig grimme blikskure ved nogle af stationerne.

Der var således gode betingelser for, at driften af de alsiske amtsbaner skulle blive nogenlunde rentabel, og dette kom også delvis til at slå til. Der var dog en udgiftspost på regnskabet, der i de første år efter genforeningen virkede meget tyngende, og det var omkostningerne ved eftergrusning, sporløftning og sporjustering samt en nødvendig udskiftning af sveller, nødvendig reparation af det rullende materiel samt forskellige forbedringer af banernes signalsystem, der forlangtes ved banernes overgang til dansk administration.

De første driftsår efter genforeningen gav vekslende over- og underskud, men banerne opfyldte stort set deres mission,



Fra oven: Arnum st., Sommersted.  
Haderslev

og efterhånden forbedredes banerne ved de forannævnte foranstaltninger samt ved lægning af nyt sværere spor, at maksimalhastigheder i 1928 kunne sættes op til 45 km/t. Samtidig indkøbtes 3 nye hurtigere damploko for, at den forøgede maksimalhastighed kunne udnyttes, ligesom de første motorvogne kom i drift i 1925. Der anskaffedes 2 motorvogne fra det franske firma Renault, Billancourt/Seine, hver udstyret med en benzinmotor på 60 hk og plads til 35 personer. Banerne byggede i 1928 yderligere selv en motorvogn med plads til 45 personer, og endnu en motorvogn kom i drift i 1929.

Som tidligere nævnt virkede den omstændighed, at banerne ikke havde direkte forbindelse med banerne på fastlandet meget fordyrende på godstrafikken til og fra Als. Dette forhold var naturligvis meget utilfredsstillende, og en løsning på problemet fremkom, da rigsdagen vedtog bygningen af en ny bro over Alssund til afløsning af den gamle pontonbro. Den nye bro skulle foruden fortov, cyklesti og kørebane tillige have et jernbanespor, der af hensyn til statsbanelinien Tinglev—Sønderborg naturligvis skulle være normalsporet. Amtsbanerne fik ved loven af 29. marts 1925 eneret på ombygning af strækningen Sønderborg—Mommarmark og dennes drift, men benyttede ikke denne, hvorefter der i januar 1932 sluttedes aftale med statsbanerne om disses overtagelse af strækningen og ombygning af denne. Efter at rigsdagen ved lov af 7. april 1932 havde godkendt aftalen, vedtog amtsrådet at ophøre med driften af amtsbanerne fra og med den 1. marts 1933.

Den nye statsbanelinie Sønderborg—Mommarmark, der tildels fulgte den gamle amtsbane, åbnedes for drift den 15. juni 1933, medens trafikken mellem Nordborg og Sønderborg efter amtsbanens standning overgik til statsbanernes rutebiler og private vognmænds lastbiler.

### Aabenraa Amtsbaner:

Aabenraa Amtsbaner bestod af følgende strækninger:

Aabenraa—Graasten, længde 31,5 km, åbnet for drift den 14. februar 1899. net for drift

Aabenraa—Hovslund—Løgumkloster, længde 54,3 km, åbnet for drift den 8. maj 1901.

Banernes overbygning bestod af 15,5 kg skinner på imprægnerede fyrretræs-sveller, største stigning var 1:50 og mindste krumradius på fri bane 150 m.

Det, der særlig karakteriserede Aabenraa amtsbaner, var banernes relativ store længde i forhold til den virkelige befordringsafstand. Betragter man et landkort, finder man imidlertid årsagerne til dette ejendommelige forhold. Det vil nemlig ses, at det på grund af de ved banernes anlæg eksisterende statsbanelinier var nødvendigt for banerne at søge sig en linieføring, der kom til at ligge så langt borte fra disse, for at banerne i det hele taget ville være i stand til at skabe sig noget opland. Tillige måtte banerne søge berøring med så mange byer som muligt, derved kom banernes linieføring på landkort til at aftegne sig som en art ålevandringer, men dette forhold spillede imidlertid ingen væsentlig rolle, så længe banerne var ene om at besørge trafikken, helt galt blev det derimod, da konkurrencen fra bilerne satte ind i midten af tyverne, men herom senere.

Den dårlige linieføring, der karakteriserede Aabenraa amtsbaner, var imidlertid ikke den eneste anke, der kunne rettes mod disse baner. Også toggangen var dårlig. Agtede man sig fra Aabenraa til Løgumkloster og ønskede at benytte amtsbanen, måtte man først gøre turen med op gennem den ganske vist smukke Løjt halvø, det kunne måske gå, men da de fleste tog på banen fremførtes som blandede tog, foregik rejsen kun langsomt stadig afbrudt af rangeringer på hver eneste station, og det kunne nok fratage de rejsende lysten til at benytte banen mere end højst nødvendigt. Det eneste lyspunkt var, at flertallet af stationerne tillige var kroer; her kunne de rejsende måske finde trøst, hvis de syntes rejsen var for besværlig, og der går flere historier om, hvorledes tog er blevet forsinket på banerne også af denne grund, hvor de rejsende har sat større pris på opholdet i stationskroerne end i toget.

Ved banernes overgang til dansk administration i 1920 bestod driftsmateriellet af følgende:

11 damploko, tjenestevægt 12/14 t. (Le-verandører Hagens i Erfurt og Vrenstein & Koppel),

23 personvogne,

4 post- og bagagevogne,

80 godsvogne.

Flertallet af banernes stationer var som nævnt privatejede, kun stationsbygningerne i Aabenraa, Graasten og Hovslund og Løgumkloster tilhørte banerne.

Som det vil forstås af det foranstående var forholdene ved banerne ikke gode. Dette gælder linieføringen, som allerede er omtalt, såvel som driftsmateriellet og især loko. Driften var ved banernes overgang til dansk administration ringe og højst usikker, da materiellet allerede på dette tidspunkt var opslidt. Ved at studere dagbogen for Aabenraa Amtsbanestation får man et levende indtryk af forholdene:

17. januar 1923: Tog 15 forsinket 70 minutter (dampmangel) og bagerste bremse kunne ikke trække op, hvorved toget gik meget tungt.

6. februar 1923: Tog 1 ankom 60 minutter forsinket på grund af mangel på damp. Maskinen måtte køre fra Bovrup til vandstationen mellem Bovrup og Var-næs for at tage vand.

23. februar 1923: Tog 1 er 80 minutter forsinket.

Og således kunne der fremdrages mange eksempler på de dårlige forhold.

Det er indlysende, at forhold som de beskrevne, ikke kunne medvirke til at gøre banerne populære. Det blev da også kort tid efter genforeningen stillet som en betingelse for banernes videre drift, at der anskaffedes nye og kraftigere loko, hvilket dog ikke skete. Derimod lejedes 3 loko fra Haderslev Amtsbaner, uden at der derved skete væsentlige ændringer i banernes drift, da man stadig var nødt til at anvende banernes egne maskiner i driften.

Banernes økonomiske forhold var naturligvis alt andet end gode. Allerede i 1903 kulminerede driftsoverskudet og så

## Alb. Hansen

N. Hyldig's Eftf.

Møbelfabrik

**Vejen - Daugaardsvej - Telefon 198**

## Vejen Trælasthandel

Vær altid varsom med vort  
Vognladningsgods.

Vejen - Telefon 47

tidligt som i 1908 viste regnskabet for første gang underskud, og derved blev det bortset fra 1916, hvor der var et mindre overskud. Det blev imidlertid først fra 1924 at nedgangen for alvor satte ind, men da blev tilbagegangen imidlertid også så stærk, at banernes nedlæggelse blev en økonomisk nødvendighed for Aabenraa

Nedlæggelsen af banerne vedtoges enstemmigt af amtsrådet. Tabet ved bortfaldet af banerne var imidlertid heller ikke så stort, da Løgumklosterbanen afløstes af den nye statsbanelinie Røde Kro—Løgumkloster, der åbnedes for driften den 3. oktober 1927. (Nedlagt i 1936). Forsøg på at opretholde Graastenbanen mislykkedes, formentlig fordi bestræbelserne herpå iværksattes for sent.

Aabenraa amtsbaners materiel, der ikke kunne finde anvendelse andet steds her i landet, bortsolgtes efter banernes standning den 1. april 1926 til et berlinsk firma for kr. 237.000,—, og dette beløb samt hvad der indkom ved realisation af banens arealer, indbragte et så stort beløb, at banernes gæld, der androg 362.000,— kr. blev dækket, medens hele anlægskapitalen naturligvis gik tabt.

### Haderslev Amtsbaner:

Haderslev amtsbaner bestod af følgende baner:

Haderslev—Kristiansfeld, længde 18,9 km, åbnet 4. marts 1899.

Haderslev—Vojens—Rødding, længde 51,0 km, åbnet i forskellige etaper i 1910.

Haderslev—Aarøsund, længde 27 km, åbnet 28. maj 1903.

Ustrup—Toftlund, længde 36 km, åbnet 2. april 1905.

Haderslev—Sommersted—Skodborg, længde 38 km, åbnet 1. juli 1905.

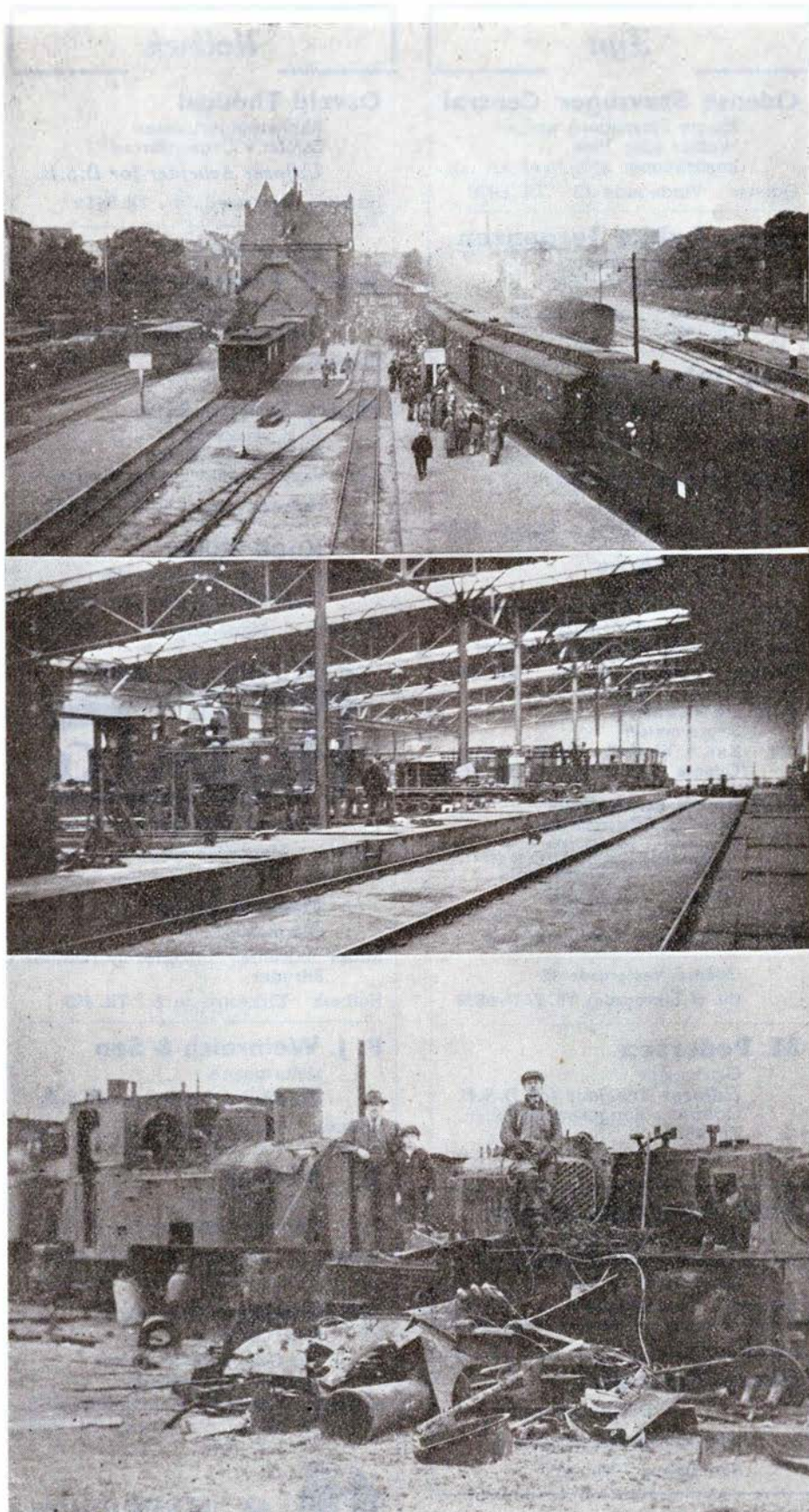
Toftlund—Gram vest, længde 39 km, åbnet 15. september 1910.

Arnum—Skærbæk, længde 39 km, åbnet 13. november 1910.

Banernes længde var ialt 209 km, og Haderslev amtsbaner var således langt det største amtsbanesystem.

Ved banernes overgang til dansk administration i 1920 bestod det rullende materiel af følgende:

- 35 damploko,
- 41 personvogne, III kl.,
- 20 — , II og III kl.,
- 1 salonvogn,



Fra oven: Haderslev amtsbanegård. Et DSB udflugtstog holder ved perronen. Remise- og værkstedsbygninger i Haderslev, og nederst et symbol på amtsbanernes udsejelse.

## Fyn

### Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges  
kontant eller Rate.  
Reparationer af enhver Art udf.  
Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

### Aksel Lykke Jørgensen

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

### Ove Johansen

Slagterforretning  
Odense . Sdr. Boulevard 49 . Tlf. 6417

### Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer  
Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

### » GOURMET «

v/ E. Andersen  
Alt i l. Kl. hjemmelavede Viktualier  
Kød . Flæsk . Røgvare  
Leverandør til Jernbanepersonalet  
Odense . Læssøgade 15 . Tlf. 3430

### P. M. PEDERSEN

Slagtermester  
Kun 1. Kl. Kød . Flæsk . Paalæg  
Odense . Nyborgvej 96 . Tlf. 3732

### C. H. RAVN SØRENSEN

Speciallæge i Øjensygdomme  
Konsultation: Svaneapoteket  
Vestergade 23, Odense, kl. 12.30-14  
Lørdag kl. 12-13 samt efter aftale  
Tlf. 15915 . Privat - 5315

### Georg Karnø Landsretssagfører

Odense. Vestergade 42  
(hj. af Likkregade) Tlf. 7636-6836

### M. Pedersen

Glarimester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Odense . Kongensgade 69 B  
Tlf. 4615

### Axel Justesens Bageri

Altid friskbagt Brød og Kager  
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler  
Leverandør til DSB  
Nyborg . Adelgade 9 . Tlf. 133

### Harry Petersen

DSB-Vognmand  
Sct. Nicolaj Kirkestræde 3  
Svendborg - Tlf. 631

**Gør Deres indkøb  
hos vore annoncører**

## Holbæk

### Osvold Thoudal

Blikkenslagermester  
Sanitet - Centralvarme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Holbæk . Nørreled 16 . Tlf. 841 v

### MALERFIRMAET

Jens P. Petersen & Søn  
v/ Poul Petersen  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Holbæk . Fuglsvej 9 . Tlf. 2141

### Henry Smiths Eftf.

v/ H. Haagensen  
Blikkenslagermester  
Gas . Vand . Sanitet . Centralvarme  
Holbæk . Ahlgade 9 . Tlf. 137

### Knud Müller

Entrepenør og Tømrermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Holbæk . Marianevej 4 . Tlf. 2278



Udfører Arbejder for D.S.B.  
Holbæk . Markedspladsen 3 . Tlf. 116

### Halvor Roed

Glarimester  
Ruder indsættes . Billeder indrammes  
Bilruder  
Holbæk . Kirkestræde 2 . Tlf. 483

### P. J. Weinreich & Søn

Malermestre  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

### J. L. Nielsen

Karetmager  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Holbæk . Ahlgade 17 . Tlf. 869

### Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen  
Aut. Gas- og Vandmester  
Sanitet - Centralvarme  
Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19  
Tlf. 1963x . Privat: Tlf. 1639



### M. JESPERSEN

Aut. Skorstenfejermester  
Holbæk . Rosen 6 . Tlf. 669

## Sjælland

### Sv. Aa. Nielsen

Brolægger & Entreprenør  
Aut. Kloakmester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Holbæk . Riffelhavevej 19 . Tlf. 1424

### Johs. Larsen

Bager og Konditor  
Leverandør til DSB  
Holbæk . Nygade 15 . Tlf. 1263

### Chr. V. Jørgensen

Murermester & Entreprenør  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Ugerløse . Tlf. Ugerløse 150

### Chr. Petersen

Blikkenslagermester  
Sanitet, Blikkenslagerarb., Centralvarme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Hvalsø . Jernbanevej 8 . Tlf. 53

### JAS Cykler og Radio

Herre- Dame- og Barnecykler  
Knallerter - Støvsugere - Barnevogne  
l. Kl. Reparationsværksted  
Roskilde . Gullandsstræde 4 . Tlf. 420

### Bageriet

v/ B. Rasmussen  
Friskbagt Brød hver Dag  
Spec. Luksuskringler . Wienerbrød  
Roskilde . Skomagergade 9 . Tlf. 1306

### Jørgen Christensen

Aut. El-Installatør  
Alt elektrisk Arbejde udføres.  
Tilbud og Overslag gives uden  
Forbindende.  
Slagelse . Løvegade 30 . Tlf. 997

### Sv. Bosin, Elektromek- nisk Etablissement

Slagelse . Tlf. 748

### Køge Installationsforretning

Brdr. Olsen  
Udf. Arbejder for DSB og Privatb.  
Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301

# PALUDANS PLANTESKOLER A/S

KLARSKOV . TLF. 9

# Jernbane-Bladet



## Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

**Abonnement 15 kr. årlig.**

Stats- og privatbanepersonale:

**6 kr. årlig.**

Girokonto 60082

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

**MEMBER OF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTE**

17 post- og pakvogne,

172 lukkede godsvogne,

140 åbne

14 langvogne,

11 andre vogne samt

3 normalsporede lukkede godsvogne.

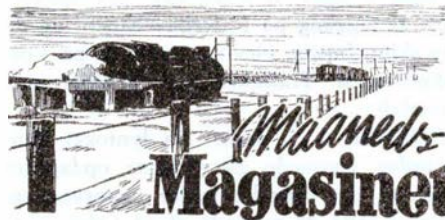
Banernes overbygning bestod for de indtil 1905 åbnede strækninger af 15,5 kg skinner med underlagsplader, medens de i 1910 åbnede strækninger var anlagt med 24,39 kg skinner. Største stigning var 1:60 og mindste kurveradius på fri bane 200 meter.

Stationsbygningerne på strækningerne Haderslev—Kristiansfeld og Haderslev—Vojens—Rødning samt overgangsstationerne i Over Jerstal og Sommersted, ejedes af banerne, medens de øvrige tilhørte kommunerne eller var privatfolks ejendomme. Banerne krydsede statsbanerne ved Vojens, Over Jerstal og Sommersted, ved Vojens i niveau, men havde som nævnt egne stationer de nævnte steder.

Med hensyn til banernes materiel oplystes ved banernes overgang til dansk administration i 1920, at samtlige vogne

var forsynet med vakuumbremse og delvis for personvognenes vedkommende med elektrisk lys. 20 % af vognene var dog opslidte, medens 17 loko trængte til hovedreparation.

Efter amtsbanernes nedlæggelse overgik såvel person- som godsbeholdningen til et nyt rutebilaktieselskab, der efter hvad vi har fået oplyst, i den efterfølgende krigstidsperiode trods alle vanskeligheder for automobilkørslen viste sig i stand til at klare opgaven bedre end amtsbanerne ville have kunnet gøre det. Dette til trods forhindrede dog ikke, at der i forbindelse med Haderslev købstadsjubileum i 1942 fremsattes den påstand, at banerne blev nedlagt for tidligt og at det utvivlsomt ville have nået at udrette, hvad de knapt nok nåede medens de eksisterede, under den krisesituation, der opstod under besættelsen. Hvorvidt dette er rigtigt får stå hen, givet er det imidlertid, at amtsbanerne længe før krigsudbruddet var forældede som befordringsmiddel og som sådan måtte vige for mere moderne og tidssvarende befordringsmåder.



## Dræbte.

SLAGELSE d. 13. decbr. En 45-årig kvinde kørte ved 18-tiden gennem bommene på Skelskørvej ved Slagelse med sin bil. Bilen standsede midt på overskæringen 100 m foran et frembrusende tog. Bilen blev slynget ned i grøften. Føreren af bilen døde få timer efter indlæggelsen på sygehuset.

RØDKÆRSBRO d. 16. decbr. Baneformand Georg Nielsen blev ved 8,45-tiden, da han på skinnecykel var på linieeftersyn, påkørt bag fra af et særtog. Lokopersonalet havde ikke bemærket påkørslen,

men stationens personale bemærkede den tomme skinnecykel, der blev skubbet foran på maskinen. Da man senere fandt Nielsen, viste det sig, at han var slynget af cyklen og dræbt på stedet. Nielsen blev 63 år. Han efterlader sig hustru og 9 børn.

SKOVLUNDE d. 17. decbr. Linieeftersynet mellem Ballerup og Skovlunde fandt i morges liget af en 27-årig mand, der var dræbt af et S-tog.

KØBENHAVN H d. 19. decbr. Stationsarbejder Erik Jørgensen blev i tæt snefog påkørt af et S-tog. Han kvæstedes så hårdt, at han døde på vej til hospitalet. Han blev kun 22 år.

VORDINGBORG d. 20. decbr. En amerikansk soldat er ved 19,30-tiden enten faldet eller sprunget af Italiens ekspresen, da denne kørte over Storstrømsbroen. Soldaten, der skulle til Norge for at holde juleorlov, blev dræbt på stedet.

## Biler mod tog og bomme.

KØLKÆR d. 11. decbr. En lastbil kørte i morges under bommene, da disse var ved at blive sænkede. Han slap under den første bom, men kørte mod den anden, der blev revet af.

OVER JERSTAL d. 12. decbr. En bil kørte i aften gennem bommene på stationen umiddelbart for et godstog passerede. Det lykkedes at få bilen ud fra sporet, før toget passerede. Kun materiel skade.

SKØRPING d. 13. decbr. På grund af sporarbejder er overskæringen på stationen belagt med brugte sveller. En Falck kranvogn og en varebil tørnede i aften sammen på denne overskæring, hvor der er tre spor. Da varebilen ville bremse op, skred bagenden af bilen på de fedtede sveller og tørnede mod kranbilen. Begge biler blev så medtaget, at de måtte slæbes bort. Uheldet skete i et togfrit interval.

GRENÅ d. 17. decbr. En personbil havde ikke bemærket, at bommene på Århusvej blev sænkede. Bilen rev den ene bom af og fik selv materiel skade. Det var sjette gang, at bommene på denne overskæring er blevet påkørt.



SKANDINAVISK GUMMIKA KOMPAGNI

Autoriserede Gummika-Stationer over hele Landet

L. K. J.

**Mikkelsen**

Tlf. Palæ 2156

V. Farimagsgade 17

København V.



**K. Ølund Larsen**

Odense - St. Graabrødrestræde 5

Gaden overfor PALADS

Telf. Odense 15331

Fiskeri - Jagt - Sport

FODBY d. 18. decbr. I snetykningen i efterm. kørte en personbil mod de sænkede bomme ved Fodby st. Ledvogter Erbe løb mod det ventede tog, som det lykkedes at standse kun 2 meter fra den holdende bil på overskæringen.

DRONNINGMØLLE d. 19. decbr. Ved middagstid blev en personbil påkørt af skinnebussen på overskæringen mellem Dronningmølle og Dragstrup. Skinnebussen ramte bilens bagende, der blev fuldstændig knust. Der skete kun materiel skade, og skinnebussen kunne fortsætte kørslen. Der bliver nu opsat blinklys på denne overskæring.

NAKSKOV d. 19. decbr. En personbil påkørte ved 8-tiden bommen på Maribovej i Nakskov og standsede på Rødbybanens spor. Umiddelbart efter kom skinnebussen og påkørte bilen, der blev fuldstændig knust. Føreren af bilen slap dog uskadt, og skinnebussen fik blot en rude knust.

SKIVE d. 24. decbr. En taxavognmand med tre damer i vognen kørte ved 18,30-tiden mod et motortog på Østerbro overskæringen i Skive. Med bommen mellem bi log motorvogn blev bilen skubbet til side af motorvognen. Føreren af bilen brækkede det ene ben og fik knæskallen slået løs. De tre damer måtte også på sygehus, men kun den ene af dem måtte indlægges.

KALUNDBORG d. 24. decbr. En lastbil kørte ved 8-tiden gennem de sænkede bomme på Slagelsevej. Bilen standsede midt på sporet, og da chaufføren så toget nærme sig, satte han fuld fart på gennem den anden bom, der knækkede som var det en tændstik. Da der var fare for, at resterne af bommene skulle ramme ruderne i motortog, løb ledvogteren hen mod toget, som nåede at standse før der skete noget med toget.

VOJENS d. 25. decbr. En personbil kørte i nat mod de sænkede bomme på Ribehaderslevvejen og standsede midt på sporet. Trafikeksp. Villadsen havde bemærket den farlige situation og fik stillet signalet på stop for toget, der lige havde passeret signalet, men lokofyrbøderen havde alligevel bemærket, at signalet blev skiftet, og det lykkedes at få standset toget før overskæringen.

JYDERUP d. 28. decbr. En personbil kørte i formd. gennem den ene bom på overskæringen ved Englevad og blev hængende på den anden bom. Ledvogter Hans Martinsen løb straks mod toget, der nærmede sig, og det lykkedes ham at henlede føreren af togets opmærksomhed på den faretruende situation, så toget blev standset før overskæringen.

RAMME d. 31. decbr. Da et tog ved 18,30-tiden skulle passere overskæringen i udkanten af byen, havde føreren af en varebil taget farten af sin vogn for at lade toget passere. Vejen skræner noget ned mod banen, og da han opdagede, at toget havde 6—7 vogne med, forsøgte han at bremse bilen. På den isglatte vej svingede bilen rundt og ramte en af de bageste vogne i toget. Bilen blev noget beskadiget, men ingen kom noget til. På toget havde man ikke mærket noget til sammenstødet, der først blev opdaget, da dette kom til Vemb.

#### Andre uheld.

VORDINGBORG d. 2. decbr. Da et godstog fra Kalvehave var under indkørsel på stationen, afsporede en af de bageste vogne i toget, hvorved der blev spærret for al toggang på Kalvehavebanen, og de to skinnebustog blev spærret inde på Vordingborg st. Trafikken blev afviklet med rutebiler.

ODENSE d. 3. decbr. Da lyntog Limfjorden nærmede sig Odense opdagedes det, at det brændte under motorvognen. Toget satte de rejsende af på Odense st., hvorfra de blev viderebefordrede med de to efterfølgende lyntog.

ØSTERPORT d. 5. decbr. Portør Aage Andersen fik i nat sin ene fod alvorligt læderet under rangeringen på stationen.

LUNDUM d. 5. decbr. Banearbejder K. Sørensen blev i eftermd. overrasket af skinnebussen, da han kørte på skinncykel. Det lykkedes Sørensen at springe af og komme ud til siden, men skinnebussen væltede cyklen ud over Sørensen, hvorved han pådrog sig en hjernerystelse og to brud på det ene ben.

BRANDE d. 10. decbr. Da et godstog fra Vejle ved 11-tiden i tæt tåge var under indkørsel på stationen, stødte det sammen med en D-maskine, der holdt i sporet. En

pakvogn væltede og blokerede alle sporrene, og Grindstedbanens spor blev forskudt en halv meter over en længere strækning. De fire lokofolk slap alle med lettere knubs.

SLAGELSE d. 9. decbr. 11 heste, der var læsede i en godsvogn, blev i morges urolige og sparkede vognsiden ud under rangeringen på Slagelse st. Falck måtte tilkaldes, og man læsede så hestene i to vogne.

ÅRHUS d. 27. decbr. Ved 11-tiden kørte Hads-Ning-banens dobbelte skinnebustog med stor kraft bag ind i en togstamme til Odder, der holdt ved perron. Nogle rejsende, der var ved at tage plads i det holdende tog, blev væltet omkuld, men ingen kom alvorligt til skade. Derimod fik togf. Th. Andersen, Odder, sin ene hånd kvæstet, da en dør smækkede i på den. Motorf. Kaj Andersen, Odder, der kørte skinneb., styrtede bagover fra sit sæde, da stilen knækkede ved sammenstødet, og han forslog derved sin ryg. Skaden på skinnebuserne anslås til ca. 10.000 kr. Den ene skinneb. måtte sendes til Scandia, og den anden kunne repareres på værkstedet i Odder.

KØLKÆR d. 29. decbr. En 18-årig ung mand ville i morges gå over på perron II for at komme med toget til Herning. Toget afgår imidlertid fra spor I og var samtidig under indkørsel her. Den unge mand blev revet om af motorvognen og kom til at ligge mellem toget og perronkanten. Da han blev draget frem, viste det sig, at han var sluppet med en del hudafskrabninger.

## Nyt centralapparat i Esbjerg

Efter fire dages generalprøve blev det nye skiringsanlæg på Esbjerg station taget i brug d. 8. decbr. nøjagtig på 9-årsdagen for sprængningen af det gamle anlæg. Dette var imidlertid en ren tilfældighed fra DSB's side.

Det nye anlæg er foreløbig nordens største relaissikringsanlæg. Der er installeret 720 relaisses, ca. 10.000 kontakter og til disse er igen brugt 30.000 klemmer. Der er 65 sporskifter, 23 dværtsignaler, 4 pladshøjtalere og 27 pladstelefoner.

## Hansen & Lauridsen

E L

Aut. Elektroinstallatører

UDFØRER ARBEJDER FOR DSB



Ølgod

Nygade 1

Tlf. 150

## HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen

Roedsvej 11 . Telefon 2490

Busser Personvogne





## Det sønderjydske dobbeltspor.

For ti år siden blev det første spadestik taget til det vældige jordarbejde til dobbeltsporet Lunderskov-Tinglev.

Flytningen af de mange tusinde kubikmeter jord blev påbegyndt som en udpræget beskæftigelses-foranstaltning, men nu har statsbanerne omarbejdet dette langtid-projekt til en hastesag og sat en meget stor arbejdsstyrke ind på den hurtigst mulige gennemførelse af arbejdet.

Hovedsporet Fredericia-Esbjerg lægges op på en brokonstruktion, så det føres hen over hovedlinien Fredericia-Padborg. Statsbanerne regner med, at denne sporforlægning vil være tilendebragt i løbet af to år, medens det vil tage fire år at gennemføre dobbeltsporet på den 62 kilometer lange strækning fra Lunderskov til Tinglev.

Stationsbygningen, perronerne og banelegemet i Vamdrup skal hæves ikke mindre end 2,5 meter, og en række ejendomme skal nedrives af hensyn til en vejunderføring.

## Svendborg-Fåborgbanen.

Til april er det fem år siden DSB overtog de sydfynske baner, nogle af dem dog kun i forpagtning for fem år. Der har været ført nogle forhandlinger mellem baneselskaberne og DSB om fornyelse af forpagtningerne, men det ser ikke lyst ud i øjeblikket. Det synes allerede afgjort, at Svendborg-Fåborgbanen standser til april. Hidtil har kommunerne her måttet tilskyde 90.000 kr. til driften. Denne afgift forlanger DSB nu forhøjet til 120.000 kr. Der er nogenlunde sikkerhed for, at banen kan fortsætte som DSB rutebillinie.

Med hensyn til Svendborg-Nyborgbanen

er forholdet det, at DSB hidtil har svaret baneselskabet en driftsafgift på 80.000 kr., men nu forlanger DSB et langt større beløb i tilskud for at fortsætte driften.

Der skal afholdes nye forhandlinger nu først i det nye år.

## Nakskov-Rødbybanen

indstillede som bebudet driften nytårs-aften. Det sidste tog fra Nakskov blev en times tid forsinket før det nåede Rødby, idet der skulle tages afsked med personalet på stationerne.

Da Lollandsbanen efter henstilling fra trafikministeriet trak sin ansøgning om rutebilkoncession tilbage, er der nu oprettet tre busruter og tre fragtruter gennem banens opland.

Ved banens lukning blev 14 af de ansatte arbejdsløse, idet seks fortsætter som postekspeditører, stillinger, der ikke i alle tilfælde kan give en familie det daglige brød.

TROLHEDEBANEN, hvis hovedkontor har til huse på Fynsvej i Kolding, flytter til februar ind på selve banegården i Kolding, hvor DSB stiller lokaler til rådighed. Til gengæld får DSB banens villa på Fynsvej til rådighed som tjenestebolig. Banen beholder dog stadig ejendomsretten over villaen.

LOLLANDBANEN har nu af finansudvalget fået bevilget 250.000 kr. som lån til banens fortsatte drift i tiden indtil 1. juli, til hvilken tid det nye baneselskab overtager driften. Samtidig blev opsigelserne af personalet, der var opsagt til 1. januar i år, trukket tilbage.

ØSTSJÆLLANDSKE JERNB. har nu fået nedlagt ledbevgningen på fire overskæringer mellem Køge og Hårlev, og erstattet disse med blinklyssignaler. I be-

gyndelsen af dette år tages der fat på opstilling af lyssignaler ved 5-6 overskæringer mellem Hårlev og Fakse.

SKAGENSBANEN havde i driftsåret 1952/53 et driftsunderskud på 32.401 kr. mod et overskud på 115.118 året før. Godsbefordringen havde svigtet meget. Alene fisketransporterne var faldet med 37 pct., idet fiskeriet ved Skagen mere og mere går over til industrifisk. Men lastbilernes konkurrence er meget følelig for banen.

HJØRRING PRIVATBANER havde et underskud på 652.589 kr., hvilket er 68.434 kr. mindre end året forud. Driften af banens rutebiler havde givet et overskud på 210.722 mod forrige års overskud på 89.608 kr.

KALVEHAVEBANEN havde sidste år et driftsoverskud på 26.389 kr., hvilket er 4000 kr. mere end året forud. Det fine driftsresultat må i første række tilskrives banens fem bilruter. Her havde man budgetteret et overskud på 38.800 kr., men resultatet blev et overskud på ca. 116.000 kr., som banedriften altså har slugt det meste af. Men banen kan jo ikke både transportere de rejsende med bane og med bil.

MARIAGER-FARUP-VIBORG havde for begge selskabers vedkommende et samlet driftsunderskud på 188.209 kr., hvilket er 4000 kr. mere end året før. Indtægten ved at leje en dieselmotorvogn ud til Lemvigbanen var årsag til, at underskudet ikke var vokset mere.



**Jensen & Olsen**  
HOLBÆK . Tlf. 365  
— alt elektrisk

## Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.  
køber metal, jern, klude, ben,  
m. v. til højeste dagspris  
Holbæk Parallelvej . Tlf. 1167



## Midtjydsk Vulkanisering

Kaj Madsen & Co.

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning - Paghs Alle 13 - Tlf. 1220



## Ubbes Damesalon

omhyggelig og  
individuel behandling

Hårbehandling -  
hårfarvning - manicure

Ring og bestil tid

Herning, Skolegade 49, Tlf. 1843

## Herning

### Lund & Eriksen

Elektro-Installation\*

Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

### E. Blach Hansen

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

### C. Engelbrecht & Søn

Aut. Gas- og Vandmester  
Blikkenslager  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Bredgade 14 . Tlf. 47

### A. og W. Christensen

Specialværksted for  
polstrede Møbler  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

### Gælder det OST saa husk

Torvedagene Tirsdag og Lørdag  
hos J. P. JENSEN, Herning  
hvor De faar de bedste  
Kvaliteter.

### Herning elektro- mekaniske Værksted

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

### Schack Nielsen

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



### Ikast Vulkanise- ringsanstalt

v. Einer Madsen  
Udf. Arb. for DSB  
Ikast . Østergade 26  
Tlf. 140

### Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning  
Vand - Gas - Varme - Sanitet  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Karup . Viborgvej 27 . Telf. 59

### M. Grummesgaard

Blikkenslager  
Vand - Sanitet - Centralvarme  
Flaskegasanlæg  
Hammerum . Frølundsvvej 16 . Tlf. 160

## Thisted

### Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-  
og Gasmester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772

### E. Rosenberg

Tapet og Farvehandel  
Leverandør til DSB  
Thisted - Brogade 1 - Tlf. 211

### Niels Skaarup

Blikkenslager . Aut. Vand- og  
Gasmester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Thisted - Østergade 11 - Tlf. 441

### I. Philip Facius

Aut. Installatør  
Udfører Arbejder for D.S.B.

Bedsted - Tlf. 59

### CHR. CHRISTENSEN

Garmesterforretning  
Leverandør til DSB  
Struer . Østergade . Tlf. 161

### Banegaardskiosken Holstebro

v. Tage Skjød Pedersen  
Dagblade - Ugeblade - Bøger  
Holstebro . Telefon 948

### Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker  
Vand - Varme - Sanitet  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

### J. P. Bisgaard

Møbel- og Maskinsnedkeri  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Skjern - Finnerupvej 4 - Tlf. 168

### Magnus Jepsen

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Tarm . Vardevej  
Tlf. 99

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16-34

## Sønderjylland

### Johan Petersen

Bygmester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Rødekro . Risevej . Tlf. 6243

### Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby A/S

Vilsbæk pr. Kliplev  
Tlf. Kliplev 8716

### C. L. Ohlmann's Eftf.

v. Martin Damkjer  
Haderslev . Tlf. 21674

### Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager og Brøndborer  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Christiansfeld - Jernbanegade 1 - Tlf. 11

### N. A. Pedersen & Søn

Murermestre  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Bramminge . Søvej 1 . Tlf. 77

### Joh. Hansen

Aut. Elektroinstallatør  
Lys - Kraft - Varme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Brande . Storegade 15 . Tlf. 45

### Henning Pedersen

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

## Kolding

### Agtrupvejs Budcentral

v/ E. Schmidt  
A1 Slags Bud- og Vognmands-  
kørsel med 1/2-3 Tons Vogne.  
Vaskemaskiner udlejes.  
Kolding . Agtrupvej 42 . Tlf. 2943

### H. og F. Sloth

DSB Vognmand  
Kolding . Tlf. 51

### H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio  
Udfører Arbejder for DSB  
Jernbanegade 21  
Kolding - Tlf. 3555 fl. Lin.

### G. Funders Bageri

Fint velsmagende Brød  
til Hverdag og Fest  
Kolding - Skolegade 4 - Tlf. 1674

# Privatbanepersonalets pensionsvilkår

I fortsættelse af vore artikler om privatbanepersonalets pensionsregler, der har været gengivet i PRIVATBANE-TIDENDE, svares der i samme blad på direktør Hjortkjærs artikel i vort oktober-nr.

I bladet for den 1. december 1953 udtaler direktør Hjorthjør, fælleskontoret, at det er klart, at banerne måtte ændre pensionsreglerne i lønningsreglementet i overensstemmelse med pensionskassens vedtægter. Som en af dem, der er ansat efter denne uheldige dato i 1943 og som formand for 4. kreds, der har haft lejlighed til på allernærmeste hold at se denne regel praktiseret, skal jeg i al beskedenhed tillade mig at knytte et par bemærkninger hertil.

Det er rigtigt, at banerne ønskede og var tvunget til at ændre visse bestemmelser i lønningsreglementet som følge af tilsynsloven af 11 maj 1935, og pensionskassens nye vedtægter var ganske vist udarbejdet under hensyntagen til tilsynsloven, men efter min mening har pensionskassens bestyrelse samtidig benyttet lejligheden til at foretage en fuldstændig omredigering af stoffet med det praktiske formål i videst muligt omfang at skabe overensstemmelse imellem pensionskassens og lønningsreglementets enkelte pensionsbestemmelser — ikke alene reelt, men også formelt; dertil kommer, at enhver påkrævet ændring af pensionskassens vedtægter vel ikke nødvendigvis medfører en tilsvarende ændring i lønningsreglementet. I det her anførte mener jeg, uoverensstemmelser har sit udspring.

Ifølge lønningsreglementets (det gamle) § 32 har tjenestemændene ret til pension, når de afskediges på grund af alder, svagelighed eller *anden dem utilregnelig årsag*. Efter pensionskassens nye vedtægter er bestemmelsen om tjenestemændenes ret til pension, når de afskediges på grund af *anden dem utilregnelig årsag*, fuldstændig udgået og erstattet med en godtgørelse i henhold til tilsynslovens paragraf 9.

Grunden til, at tilsynsloven ikke vil gå med til at anerkende en sådan pensionsbestemmelse, er udelukkende af forsikringsteknisk art, idet en risiko som den omhandlede ikke kan aktuariemæssig beregnes. Forbudet mod indførelse er imidlertid som anført også kun af rent forsikringsteknisk art, idet lovgivningen ikke af andre grunde har noget som helst imod, at der betales tjenestemændene pension i disse tilfælde, idet bestemmelserne tværtimod svarer til de pensionsregler, der er gældende for statens tjenestemænd, og bestemmelser, der går ud på at yde en sådan pension, er sikkert fuldt lovlige, når forholdene blot er ordnet på en sådan måde, at det ingen indflydelse får på den pågældende pensionskasses forsikringstekniske solvens.

Der ville vel således intet som hest være i vejen for, at forsikringsrådet i henhold til tilsynslovens paragraf 4 kunne godkende en bestemmelse, hvorefter der udbetales pension i disse tilfælde, når midlerne hertil henlægges til et særskilt fond, og udbetalingerne af understøttelse kun finder sted i det omfang, fonden tilstrækker.

I det omhandlede tilfælde er forholdet jo ganske kort det, at banerne har overført hele den pensionsrisiko, der aktuariemæssigt kan beregnes, til pensionskassen; derfor burde organisationerne ikke være gået med til en ændring af lønningsreglementet, fordi det indeholder et pensions-tilsagn, der er videregående, end tilsynsloven normalt kan tillade.

Ved indførelse af disse ændrede regler i lønningsreglementet har man jo forrykket hele tjenestemandsbegrebet, idet vi unge jo har mistet det tilsikrede værn mod vilkårlig afskedigelse.

Og til sidst vil jeg gerne meget stærkt understrege, at det, der den gang blev lavet, var fuldstændig i strid med de i privatbanekommissionen af 1919's betænkning tilstræbte forsøg på at bringe så nøje overensstemmelse som muligt mellem privatbane- og statsbanepersonalets

stilling. Nu er skaden sket; om den lader sig ændre nogen sinde, det tror jeg ikke et øjeblik på. Derfor må tiden nu være inde til at bestræbe andre stier, og man kan vel med god grund spørge sig selv, hvad man i det hele taget er medlem af pensionskassen af 1898 for. Mon ikke det var på tide, at hele dette spørgsmål blev meget nøje undersøgt, og man kom en vej ud med det. Som det er nu, må da enhver kunne se, at når man kan afskedige rent vilkårligt, så kan man ved privatbanerne ikke være tjenestemand, og når vi ikke er det, så må vi være funktionærer, og hvad står vi så i tjenestemændenes organisationer for? Så må det være De samvirkende Fagforbund, vi skal ind i, hvor man for det første betyder noget rent politisk og for det andet kan hæve sin understøttelse, hvis man en dag af en af dem utilregnelig årsag pludselig står på gaden.

Når man alligevel skal have sit pensionsbidrag omsat til en livrente, hvad de fleste vel skal i dag, så kan man vel lige så godt tegne en pensionsforsikring ved Statsanstalten ved begyndelsen af sin jernbanetid. Det er et stort spørgsmål, pensionsbestemmelserne, men de skal løses på en for personalet tilfredsstillende måde, og tiden det er nu.

C. O. Hansen.

## Sydvestjydske Teglværkers Salgskontor

Telefon Ølgod 58

## Husqvarna

Eneforhandl. af Husqvarna symaskiner  
for Slagelse og omegn

NB: Reparation af alle mærker  
udføres. Alle reservedele  
haves på lager

Slagelse . Løvegade 8 . Tlf. 1215

## Har De tandproblemer?

så tag en konsultation med

## Jydsk Tandteknik

Vore Priser er fornuftige  
Rabat for tjenestemænd, evt. konto

Aarhus . Frederiks Alle 146  
Tlf 26286

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

## H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

## J. Jensen Skorup

DSB Uniformsleverandør

Aarhus - Søndergade 44  
Tlf. 31758 - 31533

## Aalborg



### Aalborg ny Dampmølle

#### Forbrugsforeningen af 1872

Aalborg - Søndergade 60  
Tlf. 6357

#### A. W. Milling ½

Aalborg, Østerbro 37 A  
Tlf. 88-89

Træplanter til Have  
og Kirkegaard, Mark og Skov  
Plænegræs

#### Lomborgs Planteskole

Granhøj v. Aalborg - Tlf. 999-101  
Aalborg - Nr. Trandersvej 36

#### Motor-Depotet

BMV - Norton - Royal Enfield  
1. Kl. Reparationsværksted  
Alle Reservedele føres.

Aalborg . Skp. Clementsgade 4  
Tlf. Alba 10380. Privat: Alba 10941

#### Kolonialforretningen

v/ Leo Nielsen  
Kolonial - Konserves - Vine  
Tobakker

Aalborg . Danmarksgade 86  
Tlf. Aalborg 5023

## Aalborg

### Mammen & Drescher ¾

Spedition — Losning

Aalborg - Tlf. 6810—6820

### M. Thomsen Støtt & Søn

Murermester  
og Entreprenørforretning

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Aalborg - Tlf. 1992-4983

### Mejer Antonsen

Produktforretning

Aalborg - Nyhavnsgade 12  
Telf. 3355 - 2 Linier

### ½ Christiansen & Nielsen

Trælasthandel

Aalborg - Østerbro 75 - Tlf. 314 (3 lin.)

### S. Zachariassen

Aut. Installatør

Aalborg - Louisegade 7  
Tlf. 4662

### Vestre Cyklebørs

er vor Leverandør i nye og  
brugte Cykler. Alt i Reserve-  
dele. 1. Kl. Værksted ogsaa for  
Knallerter.

Aalborg . Borgergade 32 . Tlf. 4372

### Henning Buus

Vand - Gas - Sanitet - Centralvarme

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Værksted: Christiansgade 56  
Aalborg . Tlf. 9666

**Gør Deres indkøb  
hos vore annoncører**

## Nørresundby

### Torvehallen

v/ R. Juul  
Frugt - Grønt - Blomster - Sydfrugter  
Nørresundby - Vestergade 16  
Tlf. 4296

### K. Søndergaard Jensen

Manufaktur - Tricotage -  
Lingeri - Uldgarn - Smaating  
Nørresundby - Østerbrogade 17  
Tlf. 11908

### Nørresundby Brøndanstalt

A. Bach & Søn

Telefon 1100

### Nordjysk Metal-Industri

Nørresundby - Amaliegade 3  
Tlf. 9102

### Ejner Petersen

Murermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Hvorupgaard - Tlf. 44

### Willy Heyn Jensen

Aut. Installatør  
Udfører Arbejder for DSB  
Tylstrup  
Tlf. Tylstrup 74 og Sulsted 96

### Brønderslev Mineralvands- fabrik

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

### Frits Halvorsen

Entreprenør  
Betonvarefabrik  
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

### Th. Strandskov

Entreprenør & Murermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Vestergaardsvej 33  
Brønderslev . Tlf. 226

### C. STEERUP

Murermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Vraa - Telf. 85

# MODEL JERNBANE

Modelbanen i den gamle ventesal på Lyngby station er i almindelighed »lukket land«, også for ansatte under D.S.B., idet anlægget i sin nuværende form udelukkende bruges internt til undervisning af det personale under trafiktjenesten, der skal betjene tilsvarende »store« anlæg i den daglige drift, samt som undervisningsobjekt for det personale under signaltjenesten, der er beskæftiget ved vedligeholdelsen af de mange komplicerede anlæg landet over.

Hobbyfolk, der selv pusler med modelbaner, er imidlertid altid nysgerrige og interesserede i nye impulser, og er i regelen af den opfattelse, at D.S.B.s anlæg i Lyngby nærmer sig noget nær det fuldkomne. Derfor er der ofte udtrykt ønsker om en beskrivelse af og evt. tegninger og billeder fra modelbanen i Lyngby. Under signalingenør Steffensens kyndige vejledning har »Jernbanebladet« aflagt anlægget et besøg, og det må siges straks: Som modebanemand bliver man i nogen grad skuffet, ganske simpelt fordi anlægget ikke er nogen egentlig modelbane, men snarere en undervisningsteknisk udformning af signalsystemer, på så snævert et område som muligt. Det rullende materiel er tilfældigt sammensat, og de benyttede lokomotiver og motorvogne er uden omskifter, og derfor uanvendelige til rangerbevægelser, da der køres med vek-

selstrøm (20 volt, sideskinnedrift).

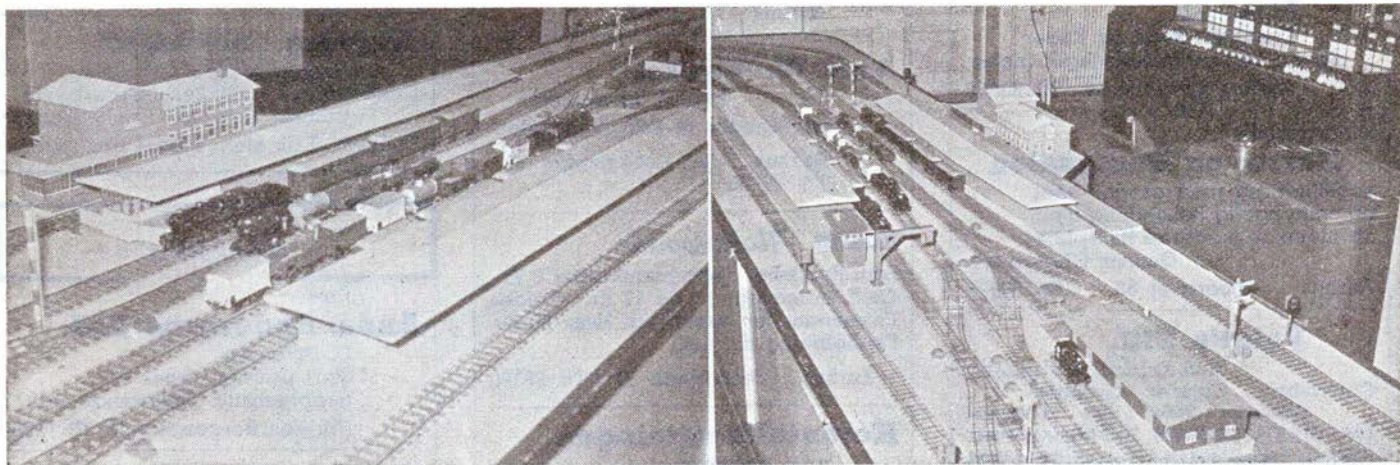
D.S.B.s modelbane blev til i 1937. Den var under jubilæumsudstillingen i 1947 placeret i »Den Frie« udstillingsbygning ved Østerport station og var et stort trækplaster på en tid, hvor fabrikation og import af modelbaner var lig nul. Nyanskaffelser af rullende materiel har ikke fundet sted siden 1937, så materiellet er i hvert fald lavet solidt. Af tegningen fremgår det, at der er en to-sporet linie for fjerntrafik, der besørger kørslen til og fra Vellerup, samt en ligeledes dobbeltsporet S-banestrækning, der trafikerer Vellerup og de to periferestationer »Xborg« og Yrum«. »Vellerup« station, hvis hovedbygning er et kopi af en projekteret ny Hellerup station, er forsynet med de fornødne overhalings- og depotspor, samt perroner og fragtgodsvarehus. En af nærtrafikstationerne (xborg) er en tro kopi af Herlev S-banestation, medens spornettet er fri fantasi. Anlægget er udført i sporvidde O. Det der rent umiddelbart imponerer, er det teknisk fuldkomne signalsystem, der omfatter indkørselssignaler og udkørselssignaler m. m. (svarende til virkeligheden) samt en mellemblokpost. Samtlige signaler, sporskifter m. m. er i indbyrdes afhængighed ligesom på en virkelig bane-gård, og ét manuelt linieblok anlæg sørger for, at der i intet tilfælde kan komme to tog i samme blokinterval. I tilfælde af

manglende kørsignal stopper toget auto-signalet står på stop, ikke er strøm i tredieskinnen foran det pågældende signal. Når signalet skifter til »kør«, starter toget igen automatisk kørslen. Hovedstationen er forsynet med gennemkørselssignaler for fjerntrafiksporene. Samtlige signaler på Vellerup station stilles fra et signalapparat i naturlig størrelse, hentet til Lyngby fra den nedlagte post 2 på Østerport station. Også mellemblokposten betjenes fra et apparat i naturlig størrelse, og med de normale tekniske funktioner. S-banestrækningen er forsynet med automatisk linieblok og automatisk virkende signaler og kan derfor betjenes med kontinuerlig drift. Ved hjælp af indskudte tidsrelaier bringes togene til automatisk standsning på stationerne og derefter igen automatisk igangsætning. Det øvrige anlæg kræver udstrakt manuel betjening, mindst tre mand. En skal betjene kommandoposten, en anden mellemblokken, og desuden kræves der een ved kontrolbordet.

Anlægget er bygget af statsbanernes egne teknikere og er i givet fald til at adskille og transportere, idet det er opbygget i sektioner, der er forholdsvis lette at samle igen. Det er imidlertid en bekostelig historie, så foreløbig har DSBs lille modelbane fundet en blivende plads i Lyngby.

I februar vil »Jernbane-Bladet« skrive om bygning af modelbane på så snæver plads som muligt, samt om tekniske nyheder.

Villy Jonvald



DSB's undervisningstekniske modelbane på Lyngby station

Besøg

## BIOGRAFEN I VEMB

Forestilling:

Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 20,15  
Fredag Kl. 21, Søndag Kl. 17,15 og 19,15

Ærb.

Chr. Frederiksen

## Dansk Model Teknik

D. M. T.

Signaler, Broer o. l. til Modeljernbaner

Reparationer af Modeltog og Tilbehør  
af enhver Art udføres samvittighedsfuldt

Vanløse . Rundholmen 31 . Tlf. Damsø 1941

## Aarhus

**Boye**  
RASMUSSEN

Sølv- og  
Guld-  
smed

Reparationer og nyt Arbejde  
fra eget Værksted

Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 23408

### G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr  
Lev. til Jernbanepersonalet  
Aarhus . Bruunsgade 46-48  
Telefon 26191

### Kolonial - Vin - Delikatesse

Chr. Søndergaard

Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 2 2975

hvor de bedste Tilbud kommer  
først.

### Nicolin Hansen

Aut. Gas- og Vandmester  
Vand - Gas - Varme - Sanitet

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

### Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

Vor Leverandør i

### Cigarer - Cigaretter - Tobak

Vine og Spirituosa  
A. BOJESSEN

Aarhus . Nørregade 33 . Tlf. 25667

### Bageriet

v/ Bersang

Friskbagt Brød og Kager

Spec.: Lækre Fødselsdagskringler

Aarhus . Nr. Allé 24 . Tlf. 23562

Viborgvejens

### Herre- og Damesalon

anbefaler sig med proper, reel  
og omhyggelig Behandling med  
alt indenfor moderne Haarpleje

Gunnar Christensen

Aarhus . Viborgvej 33 . Tlf. 28073

### Voigt's Eftf.

K. S. Erhardi (ny Indeh.)

Cigarfabrik . Cigarer . Cerutter

Cigaretter . Tobak . Vine . Spirituosa

Håndrull. Cigarvarer til Fabrikspriser

Aarhus . Jægergaardsgade 43. Tlf. 24226

### F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7

Telf. 35722 - 35848

Plisse - Hulsøm - Stofknapper

Knaphuller - Applikation o. Kjølebroderi

### AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

## Aarhus

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere  
Signalfløjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

Lad vaske ude

### Dahl's Vaskeri

Tøjet hentes og bringes.

Aarhus . Skolegade 30 . Tlf. 22584

Fabrik for Maaleinstrumenter

### TERMA %

Aarhus - Danmark

### Weisgaard Nielsen

Slagterforretning

1. Kl. Kød - Flæsk og Paalæg

Aarhus . Tordenskjoldsgade 85  
Tlf. 68635

### Irma Pallesen

Damefrisørsalon

Moderne Haarpleje

Aarhus . Finsensgade 61

Tlf. 69902

### Malernes Cooperative Forretning

Alt Malerarbejde udføres  
Tilbud og Overslag hurtigst og gratis  
Aarhus . Amaliegade 5 . Tlf. 33111 - 33295

### Damefrisørsalonen

v/ A. Grünert

Alt i moderne Haarpleje

Hj. af Ny Munkegade og Samsøgade

Aarhus . Tlf. 32142

### Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori

Leverandør tlf DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 25

Tlf. 22053

### Salon „Hollywood“

Som Reklame: Permanentkrøller 8 Kr.,  
Cold-Permanent 13 og 17 Kr. »Teide«  
Permanent for vanskeligt Haar 20 Kr.  
Fønbløgning Kr. 4,50.

Aarhus . Vestergade 39 . Tlf. 28390

### Kolonialforretningen

v/ L. Andersen

Kolonial Konserver Tobak Cigaretter

Aarhus Helgolandsgade 29 Tlf. 3336

Vor Ejendomsmægler er

### Mikael Sørensen

Statsexam.

Køb og Salg af Ejendomme, Villaer,  
Forretninger og Grunde

Aabyhøj . Ewaldsvej 51 . Tlf. 58985

## Brabrand

### E. Strandgaards Turistfart

anbefales.

Tlf. 60193

### Bertrand Hagelquist

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Aarslev pr. Brabrand

Tlf. 60282

### Otto Knudsen

Aut. Elektro-Installatør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Voldbækvej . Tlf. Aarhus 60 234

Brabrand

### A. Møller

Smedemester

Tværvvej 1 - Tlf. Aarhus 60 257

Brabrand

# M

### Jacob Jacobsen

Maleremester & Dekorator

Udf. Arb. for Ebeltoftbanen

Balle . Tlf. Balle 51

### Sv. Petersen & Th. Nielsen

Tømremestre & Entreprenører

Udf. Arb. for Ebeltoftbanen

Balle . Tlf. Balle 74

### Waldem. Blichfeldt

Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarme - Blikkenslagerarbejde

Udfører Arb. for Ebeltoftbanen

Ebeltoft . Erik Menvedsvej 10 . Tlf. 157

## Horsens

Husk

### Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen

Stort udvalg i frue- og  
ungpige hatte. Omforandr. udf.

Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

### Horsens Flytteforretning

G. Munch

Horsens . Allegade 47 . Tlf. 196

### Amts- Arbejdsanvisningskontoret

Horsens . Fabrikvej 6

Tlf. 2740

### E. B. L.

## Bedre affjedring af skinnebusserne Tysk forsøgskørsel med lukket godsvogn hvis tag fjernes ved lastning og losning. Ovnlakering af automobiler

På Ålborg privatbaner er der påbegyndt en række forsøg, der har til hensigt at forbedre kørselen for passagererne. Det er ikke nogen hemmelighed, at skinnebusserne når hurtigt kommer i slyngninger, når farten sættes op.

Det er ikke alene ubehageligt for passagerer, der bliver gennemrystet, inden de når til vejs ende, men det skaber også stærkt slid på materiellet.

Det ser ud til, at disse slyngninger kan nedsættes betydeligt. Maskiningeniør W. Bay har længe haft opmærksomheden henvendt på dette forhold og har nu i en skinnebus indsat fire hydrauliske støddæmpere.

Støddæmperne er lånt fra de rutebiler, der ikke kører om vinteren, og det viser sig, at de passer til skinnebusserne. De er indsat mellem boggi og vognkassen, og det har vist sig, at kørselen bliver langt mere behagelig.

Man agter at køre hele vinteren, bl. a. for at konstatere, hvor meget støddæmperne kan holde til, og hvor fast de sidder.

\*

Indenfor jernbanekredse afventer man, hvorledes en række prøvekørsler med en ny godsvogn, som de tyske forbundsbaner i øjeblikket foretager i nærheden af München, kommer til at falde ud. En ingeniør ved de tyske baner har konstrueret en lukket godsvogn, der vil betyde en meget hurtig lastning og losning, fordi vognen er forsynet med skydetag.

Problemet om gods, der skal transporteres i lukkede godsvogne, har længe været en slem hovedpine, fordi man ikke har kunnet tage tekniske hjælpemidler i brug ved lastning og losning af disse vogne, hvor personalet er nødt til at bære godset ind og ud. I Tyskland har man arbejdet med problemet, og efter at man først havde konstrueret en høj godsvogn med gods liggende i to etager, har man nu lavet en lukket to-akslet godsvogn, hvis tage kan løftes af, når en række store

hasper åbnes. Godsvognen er specielt konstrueret til transport over lange afstande, og den er særlig bygget til at køre i godstog med store hastigheder.

Når taget er løftet af vognen, kan en kran køre frem, og i løbet af meget kort tid er vognen tømt. Inde i vognen behøver der kun at opholde sig en enkelt mand, der tilser kranens arbejde og dirigerer kranføreren, og det er klart, at hvor det drejer sig om ladninger, der fordrer hurtig ekspedition, kan systemet bruges. Man har i denne forbindelse opmærksomheden henvendt på, at de tagløse godsvogne muligvis kan finde anvendelse ved lastningen af englandsbådene i Esbjerg — i hvert fald hvad angår smør, bacon og kassefisk.

Hvis de tyske forsøg med den nye vogn falder heldigt ud, vil man hurtigt sætte vognen i produktion.

\*

I den tyske automobilindustri har ovnlakering af automobiler i de senere år vundet så stor udbredelse på grund af de mange, store fordele, der er knyttet til denne fremgangsmåde, og det ikke må undre, at denne nu er overført til Danmark.

Fra det nye års begyndelse tages i Odense et nyt anlæg til ovnlakering af automobiler i brug. Indehaveren af Albani Autolakereri, hr. Helge Blyn, har efter indgående studier i Tyskland bygget det første anlæg her i landet og to af hans svende har ligeledes været i Tyskland for på stedet at sætte dem ind i ovnlakering af Automobiler, så man uden overdrivelse kan sige, at intet er overladt til tilfældighederne, når det nye anlæg nu tages i brug.

Da der allerede er mange automobiler, der venter på at blive lakerede efter den nye metode, er det af stor betydning for alle parter, at alt kommer til at klappe uden begyndervanskeligheder, men jeg har sjældent set en virksomhed, eller rettere en ny afdeling af en sådan se dagens lys så velforberedt — selv alt løst værktøj i den ny afdeling er nyt fra ende til anden.

### Automobilovnlakering

har betydelige fordele frem for den sæd-

vanligt herhjemme anvendte ducolakering, og ikke mindst ved større eller mindre reparationer er det vanskeligt at træffe nøjagtig den farvenuance, som sikrer en usynlig reparation. Når jeg fortæller, at man i Danmark har ca. 80 forskellige vognmærker, som hver findes i 10—15 farver, forstår man, at det kan være svært at træffe den rigtige nuance ved en reparation. Anderledes er forholdene f. eks. i Tyskland på dette område. Her kører ca. 75 % folkevogne og af de resterende 25 % tegner Mercedes-Benz sig for broderparten. For disse tyske vognmærkers vedkommende er det lykkedes Helge Blyn — på Fyn — at forskafe sig fabrikernes originale forver, så han altid er sikker på at kunne foretage en usynlig reparation af disse vognmærker. Endvidere har Helge Blyn skaffet sig de originale lakker til den franske Peugeot og den engelske Austin så heller ikke for ejere af disse vognmærker er reparation af en skramme i dag noget problem. Selvfølgelig er det senere heller intet problem at få en skramme repareret på en vogn, som har været helt ovnlakeret hos Blyn, da man jo i så tilfælde altid vil være i stand til at foretage en reparation med den oprindeligt anvendte lak.

### Ovnlakerings-anlægget

består af en sprøjtekabine så stor, at den rigeligt rummer en stor personvogn. For at borteliminere enhver mulighed for støv, er sprøjtekabinen forsynet med et anlæg, der konstant overrisler dennes indre med vand. Når karosseriet er sprøjtet, lukkes de tætsluttende døre for kabinen, og varmluftsanlægget sættes i funktion. Temperaturen må ikke overstige 80° C, da en højere temperatur vil beskadige gummi og gummiisolerede dele på vognen, men på den anden side må temperaturen ikke komme under 70°, da man i så fald ikke får den smukke lakering, som er resultatet af denne fremgangsmåde.

Den varme luft kommer ind for oven i kabinen og suges ud gennem mange tragtformede ventiler ved dennes bund, således at der stadig sker en regelmæssig, trækfri bevægelse af den varme luft, som stadig cirkulerer og på sin vej passerer et fint filter, som fjerner mulige støvpartikler.

Den nye fremgangsmåde betyder i praksis, at man kan levere en nylakeret, køreklar vogn fra morgen til aften.

Der er ingen tvivl om, at den driftige og energiske indehaver af Albani autolakereri vil få glæde af det nye, kostbare anlæg, der sikrer kunderne en bedre lakering til en billigere pris, og en vagn, der er mere holdbar og modstandsdygtig overfor daglige brugspåvirkninger, og derfor bevarer sit smukke udseende længere end en ducolakeret vogn. Man kan roligt gå ud fra, at Helge Blyn med sin mangeårige erfaring på automobilakereriets område ved, hvad han gør.

J. N.

### Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost  
Lastbiler, Vare- og Personbil-  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Hobrovej 76  
Ålborg . Tlf. Alba 10446

### Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Frederikshavn . Emilievej 3  
Tlf. 1497

### BRDR. HØNGAARD

Bygmestre  
Murer-, Tømrer- og Snedkerarbejde  
Udfører Arbejde for DSB samt  
Stat og Kommune.  
Sønderskov . Telefon 25

## FREMADS BØGER

Nye billigudgaver og andet godt fra Fremad.

Fremad er blevet de billige bøger forlag i Danmark. Det begyndte allerede for et par år siden med Fremads Guldbøger, som betød nye populære priser for farvelglade bøger til de yngste; sidste år kom så Fremad's Folkebibliotek, en opsigtsvækkende billigbogserie af førende dansk roman-litteratur. 2. årgang startede stærkt for et par måneder siden, og er nu nået til bog nr. 4: *Aage Don's hjertevarme* og smukke romanen »Tro Tjenerinde«, om en ung mand og tre vidt forskellige kvinder. Og så kom årets gavebog, gratis til alle FFB-abonnenter, intet mindre end en samling fortællinger af Martin A. Hansen: »Paradisæblerne«. Det nyeste billigbogs-fremstød fra Fremad (men måske ikke det sidste?) er en fornem rejsebogserie. Eventyrkæmpen Peter Freuchen har indledt serien, efterfulgt af den svenske jungle-ekspert Eric Lundquist, og tredje bog er en på een gang fornøjelig og stærkt afslørende skildring fra diktaturstaten Argentina: »Rejse i Perons rige« af Leif Borthen. Til julesalget fulgte en spændende dansk nyhed: Karen Herold Olsens: »De røde Floders Land« fra Liberia ved Guldkysten.

Fremad's bemærkelsesværdige initiativ har åbnet tusinder af mennesker, som ikke tidligere har haft pengepung til det, nye forjættende muligheder for at blive »biblioteksejere«, men det er helt forkert at tro, at Fremad derfor har slået hånden af de »normale« bogudgivelser. Tværtimod. Fra det alsidige og spændende efterårsprogram er det således værd at nævne, at forlaget har udsendt en stor dansk romannyhed: H. P. Jacobsens »De blodige Gerninger«, en handlingsmættet og farverig beretning om brodermorderen Absjalom's oprør mod den mægtige kong David. Fra Sverige er hentet Moa Martinsons smukke kærlighedsroman »Du er den eneste« og Ivar Lo-Johansons dybt bevægede »Bissekræmmeren«, et nyt, selvstændigt bind i hans selvbiografiske serie, der synes at skulle blive den store proletardigtets hovedværk. — I nær fremtid udsender Fremad endvidere en handlingsdirrende roman om jet-flyveres dødsensfarlige håndtering: James A. Micheners »Broerne ved Tokorik«. Af en helt anden karakter, men ikke mindre interessant er Svend Thorsens »Folkets Veje gennem dansk Politik 1849—1849«, en levende, rigt illustreret gennemgang af dansk folkestyres bevægede historie i 100 år.

Endelig må nævnes de traditionsrige udgivelser: »Fremads Almanak 1954«, »Lommebog for Arbejdere 1954«, »Fremads Lommekalender 1954« og »Jonas« — 11. gnistrende vittige samling.

## TØMRERFIRMAET CHR. AARIS NÆSTVED

grundlagdes i 1850'erne af A. P. S. Aaris og har således bestået i næsten 100 år. Firmaet begyndte under beskedne forhold i Kompagnistræde nr. 4, men i 1894 optoges grundlæggerens sønner Chr. og Th. Aaris i firmaet, som de ved faderens død i 1895 overtog. Støt og roligt arbejdede de firmaet frem til en førende position. 1887 flyttede firmaet til Kindhestegade (kømand Lundsteins ejendom), og i juni 1912 flyttedes virksomheden til egne bygninger på Farimagsvej 7, hvor det siden har haft til huse.

Med deres gamle moder Kirstine, f. Poulsen, den 12. jan. 1822, levede de et lykkeligt og stilfærdigt familieliv, til hun døde den 10. novbr. 1917.

Th. Aaris afgik ved døden i 1924, og i 1925 optog Chr. Aaris sine to nevøer Sofus og Oluf Aaris-Larsen, som han og Th. Aaris selv havde oplært, i firmaet, som de ved Chr. Aaris død i 1934 i hans 78. år, blev indehavere af. Sofus Aaris-Larsen var født den 27. 7. 1893 og døde den 24. 7. 1950. Oluf Aaris-Larsen var født den 24. 2. 1895 og døde den 22. 2. 1949.

Efter S. Aaris-Larsens død videreføres det gamle firma af de to sidste indehavere søster, Stella Aaris-Larsen med tømrermester Børge Jensen som ansvarlig, faglig leder.

Bag disse noget tørre data skjuler sig historien om tre generationer håndværkere af sjælden karat, og endnu lever Chr. og Th. Aaris minde lyslevende blandt de få af deres samtidige, som endnu er tilbage, men også for de noget yngre står navnet Aaris som indbegrebet af faglig dygtighed og ærlighed. Da jeg under en samtale med konsul Wilh. Smith spurgte konsulen, om han huskede Aariserne, sagde han med en klang i stemmen, som var det et ridderlag, han uddelte: Ja, naturligvis husker jeg Chr. Aaris, han var min tømrermester.

Talrige bygninger i Næstved og omegn vil til sene tider bevare navnet Aaris for efterverdenen, og vi nævner i flæng:

Hotel »Vinhuset«, hotel »Axelhus«, Brands Kaserne (den nuværende Grønnegaard på Vordingborgvej) i Næstved.

Endvidere arbejder på herregårdene Gaunø, Lundbygaard, Bækkeskov og Basnæs. I de senere år endvidere vandtårn, biblioteksbygning og gymnastiksalbygning på Herlufsholm. Ombygning af amtsgården i Næstved, og Sparekassen for Næstved og omegn, genopbygning på Raunstrup, opførelsen af havnepakhuset og Sydsjællands kølehus og Næstved Is-

værk, samt »Autogården« og »Stålgården« i Næstved.

I den senere tid er under Børge Jensens ledelse udført:

Overdækning og forlængelse af perrontage på perron 3 og 4 på Næstved st., ombygning på Holme-Olstrup st. samt kapelbebyggelse på Næstved østre kirkegård.

Det gamle firma trives og holder de gode traditioner i ære, og da tømrermester Børge Jensen, der er født i 1919, har arbejdet som svend i firmaet Aaris i 12 år, falder det ham let at bevare de traditioner, der har bragt firmaet frem til den fine position, det har i dag.

Man må for det gamle, fine tømrerfirma ønske, at retskaffenhed og ærligt og godt håndværk, nu som før, må sidde i højsædet i en mærkelig og forjaget tid, hvor penge efterhånden er diametrale modsætninger til disse begreber.

J. N.

## Den gamle Købmandsgaard,

hvor Wilh. Smith A/S har til huse, den Sanderske gård i Ringstedgade, som sidste år fyldte 100 år, er en af de mest velbevarede af Danmarks gamle købmandsgårde. Med nansom hånd har konsulent Smith forstået at ændre bygningernes indre, så de passer til tidens krav.

Fra grundlæggelsen havde forretningens ledere haft privat beboelse i købmandsgårdens facadebygning, men i 1913 købte konsul Smith nabovillaen, som ejedes af etatsråd Lorck. 1925 overtog Wilhelm Smith den hidtil af købmand Valdemar Huus drevne korn- og foderstofforretning og samtidig hermed lejemålet af det omkring 1850 byggede pakhus i Riddergade, der er nabo til Ridderhuset og Apostergården. 1928 købte Wilhelm Smith det smukke, gamle, gule pakhus ved Sortebrødre, og i 1934 udvidedes forretningen igen ved købet af Sandvad købmandsgård og i 1936 ved overtagelsen af en anden af Næstveds gamle købmandsforretninger: købmand Brandt's i Østergade. I 1939 fuldførtes opførelsen af foderblandingsfabriken ved Næstveds ny havn, og samme år omdannedes firmaet til aktieselskab med konsul Wilhelm Smith som direktør og formand for bestyrelsen. I derligere blev i 1949 Valdemar Pedersens kolonial en gros forretning i Riddergade lagt ind under Wilh. Smith A/S.

Moderniseringen af Næstved havn skabte et helt nyt kapitel i Næstveds og Wilh. Smith's historie, og i dag tegner det gamle firma sig for en meget betydelig del af den varemængde, der ind- og udsendes.

1947 byggedes gødningspakhuset på mellemolen, og omkring hundredårsdagen den 27. maj 1953 indviedes det mo-

## Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

Skagen: A/S Skagens Isværk . Rigstelf. 238  
Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk . Tlf. 443  
Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3  
Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70  
Esbjerg: A/S Vestjydsk Krystal-Isværk . Tlf. 66



## Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10  
Esbjerg



derne siloanlæg med tørreri på midterpieren mdd en kapacitet på 5000 tons og indrettet med alle moderne, tekniske hjælpemidler. Fra toppen af den 40 m høje bygning forkynder et neonskilt, at her har firmaet til huse.

Konsul Smith bærer sine 72 år godt, man ser, at konsulen trives med den virksomhed, han har viet hele sit liv. Konsulen har til DSB et brændende ønske: at man ville anvende et dieselloko ved opkørslen af godsvogne fra havneterrænet. De damploko, der anvendes til dette formål, har meget svært ved at fremføre de ofte lange vogntræk fra havnen og udsender under deres anstrengelser kaskader af røg, kulstumper og gnister, som er til meget store gene for de ejendomme, der ligger langs med havnesporene, og hvortil såvel købmandsgården som konsulens villa hører.

Johannes Nielsen.

Baneformand Georg Nielsen, Rødkærsgade, 63 år.

Lokofører V. C. Schlosser, Esbjerg, 60 år.

Togfører H. P. Hansen, Korsør, 59 år.  
Stationsforst. P. S. Møller, Ørbæk, 57 år.

Togfører J. C. Sørensen (Esbjerg), Kh, 57 år.

Baneformand Karl Petersen, Korsør, 54 år.

## FORENINGS-MEDDELELSER



### Århus jernbaneorkesters 25 års jubilæum

er nu overstået — og godt overstået. Det blev en strålende og uforglemmelig dag, en dag, orkestrets medlemmer vil mindes med glæde. Ved receptionen i musikstuen på Århus H. om formiddagen indfandt sig ca. 60 gratulanter og orkestret modtog hyldest, blomster, gaver og telegrammer fra alle egne af landet. Der mødte repræsentanter for 2. distriks, D.J.F.s hovedbestyrelse, Århus fællesafdeling, markentenderudvalget i remisen, Jernbanens Idrætsforening, Struer jernbaneorkester, Centralværkstedets blæseorkester, stationsforstander P. S. Christensen, overtrafikkontrolør Hjort, stationsleder Villadsen, sektionsingeniør Villumsen, loko- og værk-mestre fra remisen, de forskellige tjenestefordelere, skrædermester Jensen Skorup, samt 2 af orkestrets stifttere, nemlig pens. togfører Graabæk, Århus, og pens. pakmester P. S. Jensen, Hedehusene, og endvidere sås en lang række jernbanefolk blandt gæsterne.

Kl. 15.30 spillede orkestret for kasseren M. B. Nielsen, der sammen med orkestret kunne fejre 25 års jubilæum, og kl. 16.30 spillede der for orkestrets forrige dirigent Chr. Christiansen, der på grund af sygdom måtte opgive hvervet som dirigent.

Om aftenen var der selskabeligt samvær og bal i musikstuen.

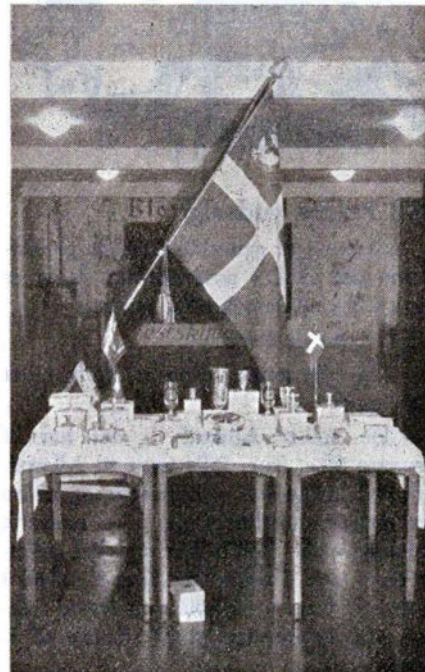
Alle, der bidrog til at gøre vor jubilæumsdag så festlig og uforglemmelig, bedes modtage orkestret bedste tak og hilsen.

Århus, den 1. januar 1954.

K. v. d. Aa Kühle,  
formand.

### DSB's skytteklub i Århus

har holdt faneindvielse — foreningens første fane, skænket af Danmarkssamfundet. Faneindvielsen blev foretaget ved en smuk festlighed i klubben under overværelse af mange af medlemmerne med damer og flere gæster.



Formanden for Århus amts skyttekreds, vognmand Niels Kjær, slog det første søm i fanestangen for kongen, det andet søm blev slået i af overassistent V. Eskekilde, Assens, som talte for flaget, og endelig blev det tredje søm slået i af foreningens formand, Svend Rasmussen, som talte for foreningen.

Ved det efterfølgende kaffebord havde vognmand Kjær ordet og udtalte sin glæde over alt det, skytteklubben havde nået på 5 år, takkede for den indsats, skytteklubben havde gjort for skyttesagen i Århus, udbragte et leve for det gode kameratskab, der herskede i foreningen og overbragte en blomsterhilsen.

Overassistent Eskekilde hyldede også foreningen for dens virke og udsatte et sølvbæger til den bedste dameskytte i klubben.

Skytteklubbens formand takkede for de smukke ord og lovede, at man fortsat ville virke for den gode sport på kameratlig vis.

Derefter uddeltes skyttemedaljer og præmier.

Ved samme lejlighed fik 2 af klubbens skytter overrakt friskyttemedaljen, og en fik overrakt et spænde til sin friskyttemedalje.



### He.

Trafikekspedient P. I. H. Petersen, Måløv, er forfremmet til stationsmester ved He st., hvor stamt.

### Dødsfald.

Pens. fuldmægtig J. Jacobsen, regnskabsf., Struer, 81 år.

Pens. vognopsynsmand L. K. K. Rasmussen, Nørrebro, 80 år.

Jens. lokofører Johan Jensen, Viborg, 75 år.

Pens. lokofører C. Møller, mdt Gb, 71 år.

Pens. lokofører Laurits G. Jensen, Nyborg, 67 år.

Pens. togfører J. V. Binger, Kh, 66 år.

Banchåndvkr. Anton M. Jørgensen, Svedborg, 65 år.

Stationsforst. T. Studsgaard, Ulfborg, 63 år.

## AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kolehuse  
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri



- den bedste gas  
på det bedste anlæg.

NORDISK FLASKEGAS  
ESBJERG TLF. 3515



## DSB holder »udsalg«.

I anledning af genardirektørens proklamation om DSB's nytårsudsalg, causerer Jonas i Social-Demokraten herom:

Den dame ønsker?

— Jeg ville gerne se på en billig billet til Lillerød.

— De mener Allerød — det har vi desværre ikke, frue. Billetterne til Allerød, Birkerød, Rungsted, Hedehusene og andre nærliggende lokaliteter er ikke nedsatte under udsalget, men vi har nydelige billetter til f. eks. Slagelse og Korsør, såvel i en diskret brun farve som i en festlig lysegrøn. De lysegrønne giver adgang til 1. klasse.

— Så er de vel osse dyrere?

— De er noget dyrere, frue, men vi sælger både de brune og de grønne til omtrent halv pris. Det er et tilbud, der måske ikke kommer igen lige straks.

— Jamen, jeg sku' jo til Lillerød.

— Fruen ville til Lillerød, det véd jeg, men jeg forsikrer Dem, der er osse kønt i Korsør, og aldrig er bæltet så friskt som netop på denne årstid, og turen over Sjælland er vidunderlig. Vi har endnu nogle få vinduespladser tilbage i solside. Især

anbefaler vi udsigten til de smukke skove mellem Roskilde og Ringsted.

— Jamen løvet er faldet af.

— Løvet er faldet, det er rigtigt, men alle grantræerne f. eks. de står lisså nydelig som var det i juli, det forsikrer jeg Dem, de gør. Hvis De synes, det er for luftigt ude i bæltet, vil jeg gerne foreslå en week-end-billet til Slagelse, der ligger lunt og hvor livet udfolder sig folkeligt, festligt og fornøjeligt som i andre større indlandsbyer. Slagelse er faktisk Vestsjællands Paris.

— Jamen, har Slagelse ikke lukket om søndagen?

— Manufakturmagasinerne og foderstofforretningerne har lukket, men de andre steder, der hvor livet pulserer vildt og voldsomt, er der åbent endog med dansant. Jeg tror Slagelse er noget for Dem, frue. De vil klæde Slagelse, og Slagelse vil klæde Dem.

— Måske, men der er jo det, at jeg skulle til tantes fødselsdag, og tante bor altså i Lillerød.

— Det var kedeligt, men så en anden gang, frue, hvis De vil erindre os. Farvel, frue. De kan få vores billig-billetter alle vegne. Vi har filialer over hele landet. Så er det vist den herres tur. Hvad var til tjeneste.

— Jeg havde tænkt mig at spendere en rejse på svigermor. Hvad er det længst borte, De kører til?

— Det må blive Frederikshavn. Vi har mange prima weekend-billetter netop til Nordjylland, men jeg vil dog gøre opmærksom på i sandhedens interesse, at så skal hun jo tilbage allerede dagen efter.

— Ja, det var jo ikke meningen.

— Nej, det forstår sig, hr. Mon ikke det helt rigtige var et 3-ugers-kort. Dem er der da osse rabat på.

— Jo, lad mig få det.

— Værsgo, hr. Vil De have kortet pakket ind i julepapir? Nå, ikke, nej, det kan man osse blive ked af. Farvel, hr. og mange tak.

## Rejsende på skinncykel.

Syv af Lollandsbanens rejsende havde en gang sidste sommer en oplevelse ud

over det almindelige. Et stykke af turen over Lolland måtte de transporteres på skinncykler, idet motorvognen »Kanarie-fuglen« gik i stykker gort før Ryde station.

Det var toget, der normalt skal være i Nakskov kl. 6,50 med post og passagerer, som var ude for uheldet. Med toget var syv passagerer, der skulle videre med »Mjølner«.

Ud for vogterhus nr. 28 før Ryde gik »Kanarie-fuglen« i stykker, og man rekvirerede et hjælpeloko fra Nakskov til at befordre togstammen videre. Passagererne til »Mjølner« kunne imidlertid ikke vente på dette loko.

Lollandsbanen rekvirerede derefter to skinncykler samt biler fra Ryde station. Passagererne blev med alt deres rejseudstyr på skinncyklerne kørt til Ryde, og de tog det med godt humør, som den ekstraoplevelse en sådan afbrydelse i rejsen må være.

## Det kommer igen.

Ved åbningen af jernbane-udstillingen i perron-tunnellen på Kh blev generaldirektør Terkelsen spurgt, hvorfra man fik penge til driften af jernbanemuseet i Sølvgade 40. Svaret lød, at de små arbejdende lokomotiv-modeller kører tilstrækkelig mange 10-ører ind om året. Disse penge bruger man også til at lave nye togmodeller for.

— Det er ligesom med drengen, der skulle have levertran, sagde »generalen«, når drengen ville tage den pænt, lagde forældrene en 5-øre i hans sparegris, og når denne var fuld, blev pengene brugt til at købe en ny flaske levertran for!

## Hvad kunne der ske mere?

En ældre herre var kommet ind i en særlig børnerig og urolig kupé og tabte omsider tålmodigheden.

— Dersom De ikke snart bringer de børn til tavshed, sker der noget, råbte han rasende.

— Min herre, svarede en sagtmødig røst, vi har glemt vor bagage på perronen, min kone nåede ikke toget, børnene har revet alle billetterne itu, og jeg opdager nu, at vi er kommet i forkert tog. Hvad mere mener De, der kan ske?

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

**HOTEL STRUER**  
**Nymonterede Værelser**  
Musik og Dans hver Aften  
Byens bedste Madsted  
før - nu og altid det bedste  
Wald. Jørgensen  
Tlf. 100 Besøg Limfjordskroen Tlf. 688

Gælder det Kjole eller  
Frakke saa:  
\*  
**Herning Konfektion**  
ØSTERGADE 30 · TLF. 1901



**Chr. Aaris**

TØMRERFIRMA

ledenhaver: STELLA AARIS-LARSEN

Leder: BØRGE JENSEN

— NÆSTVED —

FARIMAGSVÆJ 7. Tlf. 335.

**NU**

trænger man til  
**VITAMINERNE**

**A B C D E**

samt

**KALK og FOSFOR**  
**GÆR og KLOROFYL**

kort sagt

**SPINATIN**

Faas paa Apotekerne

**Edmund Smith**

Birkedal & Storm A/S

Ingeniører

Helautomatiske Oliefyр

Industrioliefyр **B & S** Gasfyрingsanlæg

Hærde- og Smelteovne

Claus Bergsgade 5b ODENSE

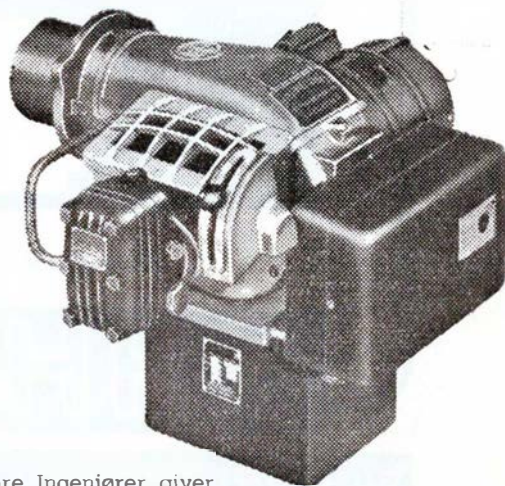
Telefon 2160

*35 års erfaring . . .*

**Helautomatiske  
Oliefyр**

**Birkedal og Storm A/S**

Hovedkontor: Nørrebrogade 68  
København N . Tlf. C. 9695



Vore Ingeniører giver  
giver beredvilligt  
alle oplysninger

# A/S HELSINGØR SKIBSVÆRFT & MASKINBYGGERI

## Nybygning og reparation

af dieselmotor- og dampskibe, maskiner  
kedler etc. — Byggebeddinge for skibe  
indtil 430 fods længde.

## Tørdokker og ophalingsbedding

for skibe indtil 380 fods længde.  
Fabrikanter af vandrørskedler og over-  
hedere. — Leverandør af smede-  
og støbegods, jernkonstruktioner,  
beholdere og gittermaster etc.

**TELEGRAM-ADR.: »SKIBSVÆRFTET«**  
**TELEFON \*1400**

# STRENGBETON STANDARDISEREDE BYGNINGSELEMENTER

- ✧ Fabriksfremstillede
- ✧ Lette at montere
- ✧ Vejrbestandige

Fabrikation

✧ **HEDEHUS-TEGLVÆRKET**

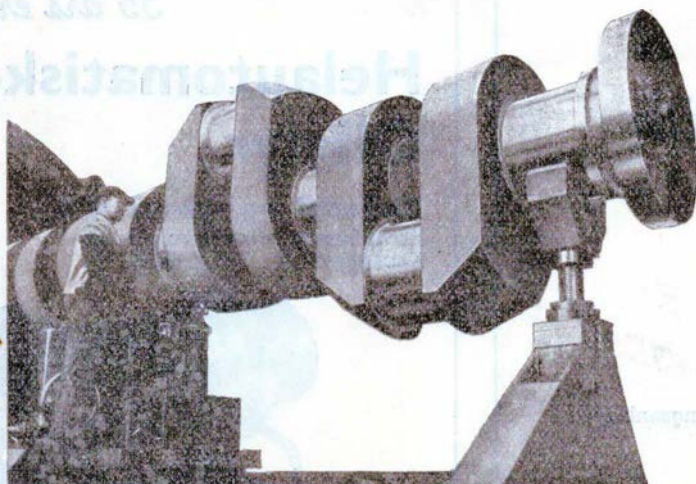
Hedehusene

Salg og Service

✧ **SKANDINAVISK SPÆNBETON**

Kristianiagade 8 - København Ø

Tlf. Tria \*4090



**HJULSÆT,  
VIGESPOR OG  
KRYDSNINGER**

for jernbaner og  
sporveje

**SKIBS- OG  
ANKERKÆDER**

**SMEDESTYKKER**

for maskin- og  
skibsbygningsindustri

Repræsentant:

# GHH

**OLUF RØNBERG TEKN. AFDELING A/S**

Vester Farimagsgade 1 . København V . Tlf. Min. 2062

**GUTEHOFFNUNGSHÜTTE WERK STERKRADE • OBERHAUSEN-RHEINLD.**