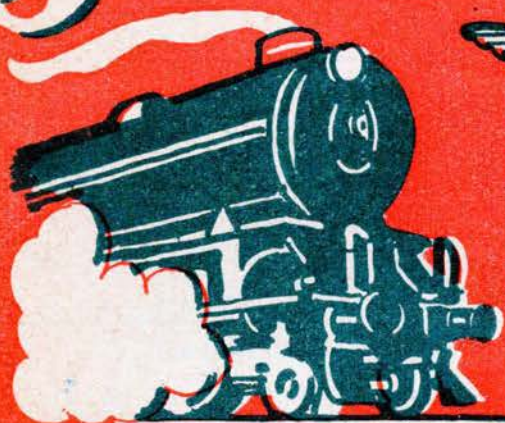
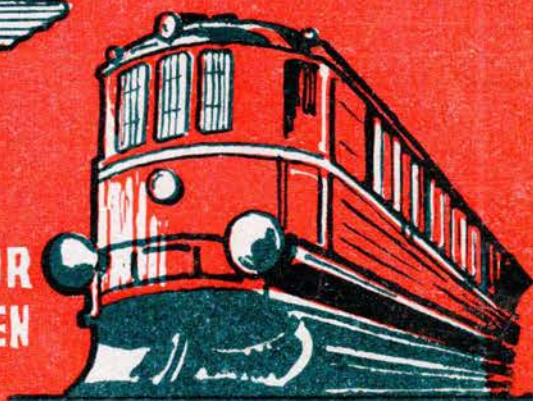


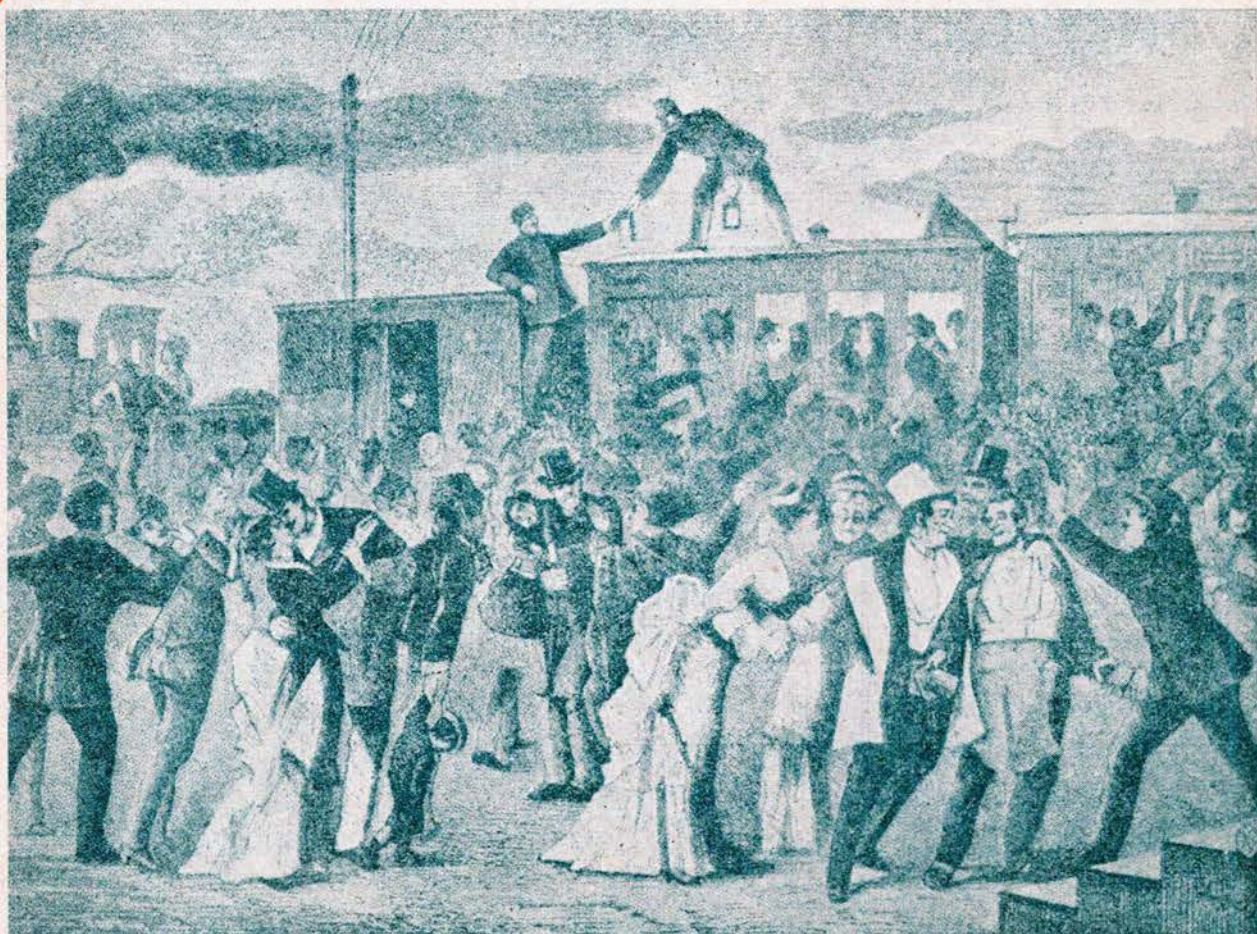
Jernbane-Bladet



FALLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET



SIDSTE BAKKETOG . Pinsen Anno 1873

Odense

Rasmus Holbech & Søn

Aktieselskab

JERN og KUL

Odense . Tlf. 24 og 99

A/s Chr. Nielsen & Co.

Tricotagefabrik

Odense

Aktieselskabet

Odense Jernvarefabrik



Marie Jørgensens Drengeskole

Nyenstad 3 (kun 5 min. fra banegården)

Forberedelses- mellem- og realskole

Indmeldelser af elever modtages til underskolen og mellemskolen. Træffetid kl. 13-14 - eller efter aftale. Tlf. 4671.

VILH. JØRGENSEN

Møller & Co., Odense A/s

Fabrik for

akkumulatorbatterier til el-værker, automobiler, motorcykler, radio, skibe, telefon m. m.

Odense . Asylgade 16 . Tlf. 3343

I/S

E. Bondo & Co.

Odense

Der er altid

en Pølsevogn

i Nærheden

Odense Pølsevogne

Telefon 5071

O. O. S.

Marie Jørgensens Pigeskole

Forberedelses- mellem- og realskole

Odense Studenterkursus

Statsanerkendt eftermiddagskursus for mænd og kvinder

KAJ V. MOLLERUP

Sct. Hans Plads 3-5 . Tlf. 2074
bedst 14-15

A/s Aksel Meyer & Co.

Odense . Tlf. 4277

Sygeplejeartikler
Forbindingsstoffer

Apoteket

»Bryggergaarden«

Tlf. 888 . Odense

Odense Korset- & Kjølefabrik A/S

Kong Georgsvej 27

ODENSE

E. Borregaard Thomsen

Metalstøberi

Odense . Albanigade 13 . Tlf. 9781

S. M. Jensen & Co. A/s

Tricotagefabrik

Odensé

Slotsgade 5 . Tlf. 1560 - 3060

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

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer

Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

» GOURMET «

v/ E. Andersen

Alt i l. Kl. hjemmelavede Viktualier

Kød . Flæsk . Røgvarer

Leverandør til Jernbanepersonalet

Odense . Læssøgade 15 . Tlf. 3430

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 15315

Den cooperative Malerforretning

Forretningsfører: C. Langkilde

Bygningsarbejde . Skilte
Dekorationsarbejde

Odense . Ny Vestergade 5
Tlf. 12133 - 13871

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.

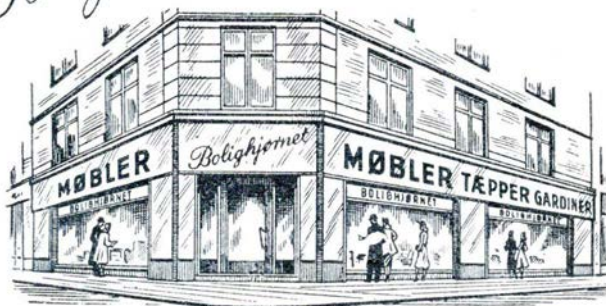
Girokonto 600 82

Medlem af
International Tidsskriftsfederation

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

Bolighjørnet

THORVALDSSENSVEJ 1
TELEFON EVA 6769



H. C. Ørstedsvvej (Linie 3)

Thorvaldsensvej (Linie 29)

Leverandør til Statsfunktionærene gennem en Aarrække

Altid 100 Møblelementer paa Lager

Benyt Dem af vort fordelagtige Kontosystem

MAJ 1954

INDHOLD:

Halskov-Knudshoved bilfærgeruten	Side 119
Sagt og skrevet	« 121
Månedens aktuelle	« 121
Månedens emner	« 122
Skafottet	« 123
Mens vi venter på tog	« 125
Erindres det?	« 126
DSB's store kunder: Carlsberg	« 128
Horsens Privatbaners jubillæum	« 130
Det er ikke alle, der ved	« 135
Kværulanten spørger	« 135
Månedsmagasinet	« 135
Model jernbane	« 137
Privatbane nyt	« 139
Ud og ind	« 140
Horsens virksomheder	« 141
Fra vor telegramhal	« 143

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



**DAME- HERRE- OG
BØRNEKONFEKTION**

Stjerne
MAGASINET 1/2

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS
TELEFON 23611

Esbjerg

Alfred Krabbenhøft ^{A/S}

Murer- og Entreprenørfirma

Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg . Strandby Kirkevej 303
Telefon 1054

Centralvaskeriet

Leverandør til DSB

ESBJERG

Danmarksgade 8, Tlf. 783

Drik

Fabriken »KOSMOS« Mineralvande

ESBJERG . TLF. 196

J. Lauritzens Eftf. Mæglerforretning

Havnegade 61
Esbjerg . Tlf. 3—3005

Schaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.
Esbjerg

C. Nissen

Sadelmager - Autosadelmager
Leverandør til DSB
Baggesens Alle 8 - Tlf. 4167
Esbjerg

A. & N. Holm Hansen

Murermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.
Esbjerg - Gormsgade 77 - Tlf. 1389

R 661

Christiansens Fiskeauktion

Esbjerg

Gammelby Teglværk

P. E. Munk

Darumvej - Telefon 1086
ESBJERG

Chr. Therkildsen

Skotøjsfabrik

Rolfsgade 13
Esbjerg . Tlf. 1160

Dansk Andels

Smørekspportforening

Esbjerg

Besøg

Kosmorama

Kongensgade 78, Telefon 179
Esbjerg

J. Villemoes

Kulforretning Akts.

Kul — Koks

Havnegade 10 - Tlf. 198
Esbjerg

R. 674

Den bedste

og mest velsmagende Sennep er

Alfa SENNEP

sur Sennep med gul Etiket

sød Sennep med rød Etiket

1/2 ALFA - VEJEN

Alb. Hansen

Møbelfabrik

★ Vejen . Tlf. 198
Daugaardsvej

Kolding

De danske Mejeriers Maskinfabrik

A. m. b. A.

Maskinfabrik . Kedelsmedie
Jern- og Metalstøberi

KOLDING . TLF. 2036

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio
Udfører Arbejder for D.S.B.
KOLDING - Jernbanegade 21
Tlf. 3555 fl. Lin.

Møller & Sørensen

Damp- Sav- og Høvlværk
Udfører Arbejder for D.S.B.
Kolding - Clemmingsgad - Telf. 33

Vejen

Eksport af ispakkede og
levende Ørreder

Egne Jernbanevogne

Syddjysk Damkultur

Aktieselskab . Telegr.: Damkultur
Vejen . Telf. 115

Auto-Centralen

v. Conrad P. Møller & Søn
Udfører Arbejder for D.S.B.

Søndergade 31
Vejen . Tlf. 279-300

Vejen Metalvarefabrik & Jernstøberi

v. Magnus J. Uldall
Leverer alt i Jern- og
Metalstøbegods
Søndergade 91 . Tlf. 378
Vejen

Vejen Mejeri

Altid 1. Kl. Mejeriprodukter
Diplom Is
Vejen . Nørregade 12
Tlf. 3

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Halskov-Knudshoved bilfærgeruten

Efter foredrag af overingeniør *Pv. Thorning Christensen*

Folketinget har nu vedtaget lov vedrørende en ny bilfærge Halskov—Knudshoved. Selv om den nye overfart bliver hovedrute for overførsel af biler, vil der stadig kunne overføres biler med jernbanefærgerne på ruten Korsør—Nyborg, da det i modsat fald ville kræve et urimeligt stort færgerebskab ved den nye færgerute. På tider af døgnet med så lille trafik, at det ville være økonomisk uforvarsligt at besejle den nye rute med bilfærge, vil bilerne blive henvist til jernbanefærgerne.

Den nye bilfærgerute vil ikke alene give de motorkørende store fordele, men det skulle blive muligt at undgå gods- og vognsophobninger ved Korsør og Nyborg som tilfældet til tider er, når jernbanefærgerne må anvendes til udelukkende overførsel af biler.

På færgeruten Halskov—Knudshoved med en sejllængde på 18,9 km kan opnås en formindskelse i rejsetiden på ca. 20 minutter i forhold til ruten Korsør—Nyborg, hvor sejllængden er 25 km.

En færge vil kunne udføre 5 dobbeltture på den nye rute i samme tid, som 4 dobbeltture tager på den nuværende rute.

Det er nøje overvejet at lade de to færgeruter være sammenfaldende på den midterste strækning, idet det stærkt grundede farvand ikke tillader gennemførelsen

af to færgeruter med tilstrækkelig indbyrdes afstand.

Den nye overfart påregnes betjent af m/f »Freja« og m/f »Broen«, medens den ældre m/f »Heimdals«, der ikke passer ind i de projekterede nye færgeløjer, fortsat skal betjene færgefarten mellem de nuværende bilfærgeløjer i Korsør og Nyborg havne, i første række beregnet på biler fra de nærmestliggende områder.

Til bestridelse af overfarten Halskov—Knudshoved påregnes det allerede ved rutens åbning nødvendigt at indsætte yderligere en færge. Denne færges udformning er — udover at den skal bygges som en ren bilfærge — ikke endeligt fastlagt, men det må betragtes som givet, at den vil blive noget større end m/f »Broen«, formentlig med en længde på omkring 90 m.

Såvel B. & W. som Helsingør Skibsværft har udarbejdet forslag til en ny bilfærge, både med et og to dæk til bilerne, og der forhandles i øjeblikket med DSB om hvorledes færgen skal bygges. Ved at bygge færgen med to dæk er man klar over, at der derved bliver meget dårlige pladsforhold for de ca. 500 rejsende.

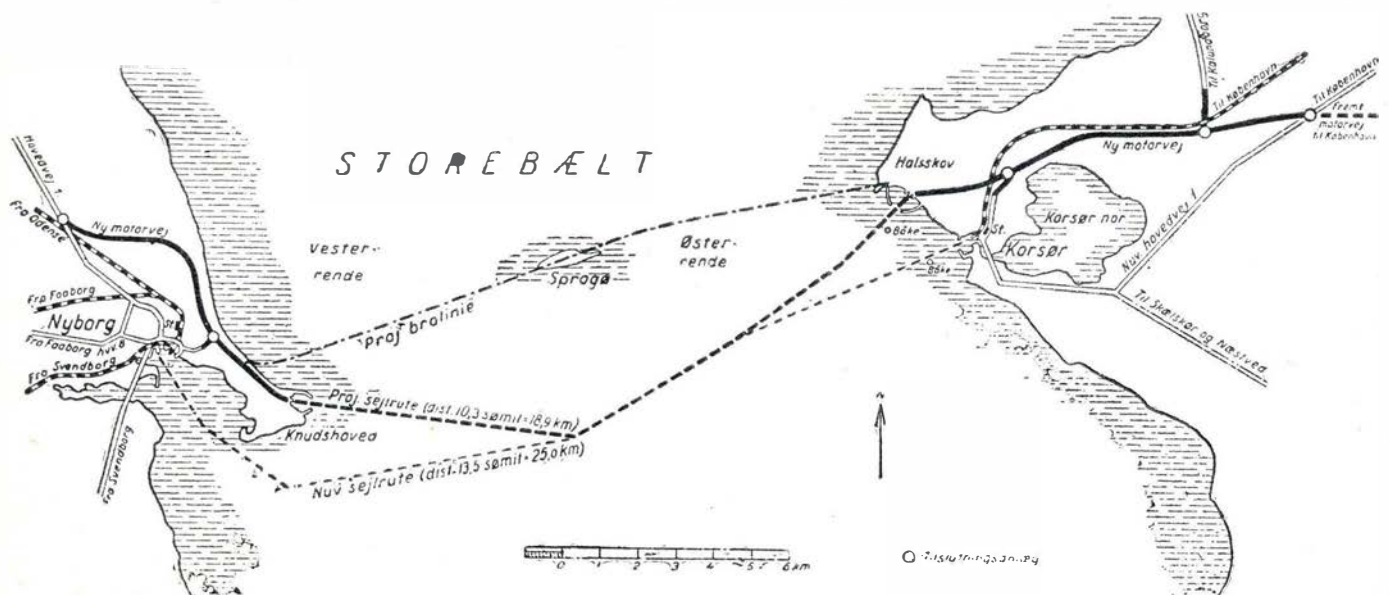
De nye færgeløjer

Færgeløjen ved Halskov er efter forudgående forhandling med de stedlige søfartskyndige projekteret i revkrogen syd

for odden, idet farvandet her er roligere og isforholdene normalt mindre vanskelige end nord for odden. På Fynssiden er den eksisterende Knudshovedmole forudsat udnyttet som søndre mole i den nye havn, men dog således, at molehovedet under ekstraordinært hårde isforhold kan anløbes af isbryderen. I begge havne er fra overfartens ibrugtagning regnet med 2 løjer og i Knudshoved tillige en liggeplads, som kan passe til m/f »Freja«s lidt unormale forstavn. Det ene færgeløje i Knudshoved gives i form svarende til det afrundede agterskib på m/f »Dronning Ingrid« og eventuelt på den nye færge, medens alle de øvrige løjer gives form som jernbanefærgeløjerne. Det vil heretter være muligt efter behovet at indsætte jernbanefærger til biloverførsel under spidsbelastning.

De nuværende tilkørselsforhold til færgeløjerne i Korsør og Nyborg er alt andet end tilfredsstillende. Dette gælder ikke alene til og fra Korsør på selve stationsområderne, som ved projektets gennemførelse vil bortfalde for langt det største antal motorkøretøjer, men også byernes gadenet er mindre velegnet for biltrafikken til færgeløjerne.

Det må derfor forekomme ganske nødvendigt at forelægge den stigende vejtrafik til færgeløjerne i Revkrogen og på Knudshoved uden om Korsør og Nyborg.

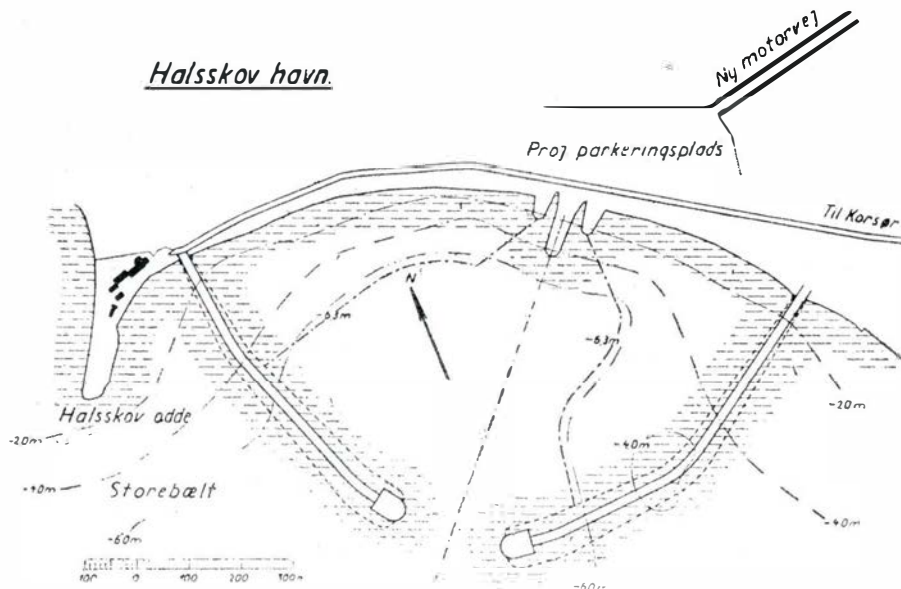


Ny bilfærgerute Halskov-Knudshoved med skitsemæssig antydning af de projekterede vejanlæg nord om Korsør og Nyborg.

På Sjællandssiden foreslås hovedvej 1 forlagt nord om Korsør Nor, og på Fynssiden i en bue nord og øst om Nyborg by, se fig. 14. Disse vejlinier fastlægges under hensyntagen til, at vejene i videst muligt omfang vil kunne indgå i adgangsvejene til den kommende Storebæltsbro. Da kun motortrafik vil have væsentlig interesse i disse vejanlæg, og da det må anses for sandsynligt, at der — i hvert fald når en Storebæltsbro anlægges — må bygges motorveje over Sjælland og Fyn, er de omtalte forlægninger af hovedvej 1 tænkt anlagt som 4-sporede (2 kørebaner adskilt med en midterrabat) motorvejstrækninger, d. v. s. forbeholdt kørsel med motorkøretøjer og skærende alle krydsende veje ude af niveau.

Der vil med den foreslåede nyordning fremkomme visse problemer med hensyn til spørgsmålet om fordelingen af de motorkørende til de to overfarter og om, hvorledes man skal forholde sig med hensyn til de motorkørende fra Sydsjælland og Sydfyn, idet disse normalt vil have lettere ved at benytte Korsør henholdsvis Nyborg som overfartssted fremfor de nye færgehavne. Disse spørgsmål og nyordningen som helhed er af Statsbanerne drøftet med motororganisationerne, der er gået ind for den nye rute, og det må forventes, at de mere underordnede praktiske

Halskov havn.



Forslag til færgehavn og færgelejer i Revkrogen ved Halskov

vanskeligheder ved fordelingsproblemet m. v. kan løses ved samarbejde mellem de forskellige organisationer og myndigheder.

Anlægsudgifter

Rent kalkulatorisk er anlægsudgifterne:	
Færgehavne med færgelejer	m. v. 35 mill. kr.
Automobilfærge	15 » »
Vejanlæg	38 » »
	Ialt 88 mill. kr.

Gennemførelsen af de faste anlæg må antages at strække sig over ca. 3 år, mens færgeren formentlig kan leveres noget hurtigere og indsættes midlertidigt på den nuværende overfart.

Overføringskapacitet

Denne vil med en sejlplan for 3 færger stille sig således:

Overfartstid:

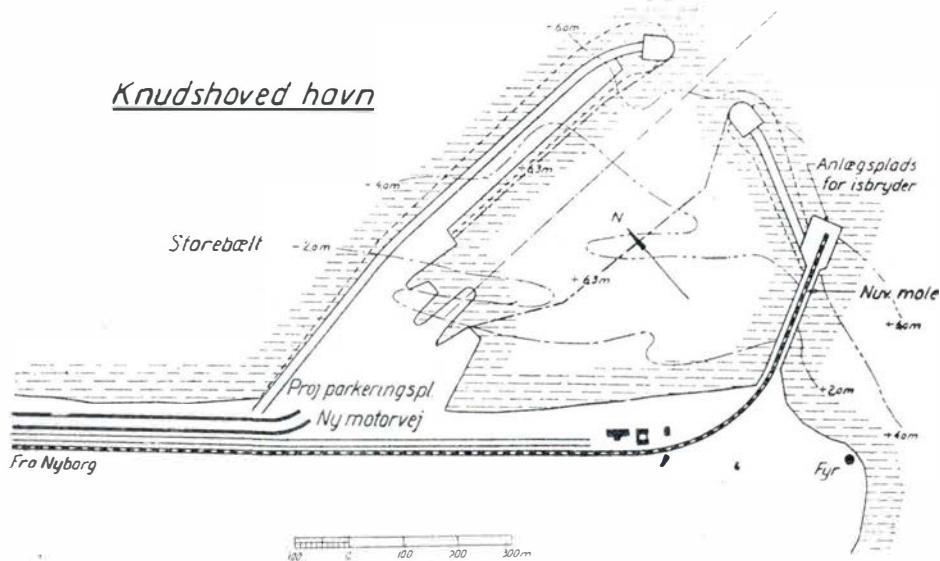
- Halskov—Knutshoved
(2 svajninger) 55 min.
- Knutshoved—Halskov
(ingen svajning) 45 min.
- Liggetid til losning og
lastning 2×25 min. 50 min.
- Ialt pr. dobbelttur 150 min.

Med 3 færger i drift, afgang hver 50. min. Med kapacitet i gennemsnit 60 biler pr. færge bliver overføringskapaciteten 72 biler i timen i hver retning eller ca. 1300 biler i hver retning i tiden 6—24.

Med 6 færger i drift, afgang hver 25. min. Med kapacitet i gennemsnit 80 biler pr. færge bliver overføringskapaciteten 192 biler i timen i hver retning eller ca. 3.500 biler i hver retning i tiden 6—24.

Det vil sige, at man med 3 færges i drift ikke — selv med hensyntagen til m/f »Hejmdal« i fart på de nuværende bilfærgelejer — ville have kunnet afvikle lørdagstrafikken fra Korsør i juli 1953

Knutshoved havn



Forslag til færgehavn og færgelejer ved Knutshoved

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

DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

Til **JYLLAND**
over
HUNDESTED — GRENAÅ

Tog fra København:

Hverdage: 6,19 - 8,19 - 15,19 - 17,19
Søndage: 6,19 - 7,59 - 15,19

uden en vis kø-dannelse og i det hele ikke week-end trafikken over bæltet uden forsinkelser. Ved den i løbet af et par år sandsynlige stigning i antallet af biler til overførsel synes man først ved en forøgelse af færgetallet til 6 nogenlunde at beherske overfartens spidsbelastninger. Det må imidlertid anses for ganske urimeligt at anskaffe en sådan flåde af bilfærger, for hvilke der i de fleste af ugens og årets måneder overhovedet ikke vil være brug. Den såvel i økonomisk som driftsmæssig henseende rigtige løsning af problemet må være at indsætte jernbane-færger til assistance i de aktuelle tider. Det er her netop så heldigt, at den hårdeste belastning på jernbaneoverfarten ligger i nattetimerne, således at en overføring af 1 eller 2 jernbanefærger til Halskov—Knudshoved i visse dagtimer kan ske uden afbræk for overførslen af jernbanevogne. Forholdet er imidlertid det, at der allerede nu er underskud på færgekapacitet på jernbaneoverfarten netop i visse nattetimer og med den stigende biloverførsel må anskaffelse af en kombineret jernbane- og bilfærge antages ikke at ligge ret langt ude i fremtiden.

Det er efter Statsbanernes opfattelse det rationelle i det foreliggende forslag, at det kan udbygges i takt med det stigende behov, og at det giver mulighed for, at de to overfarter, således som det er naturligt og nærliggende, kan udfylde og støtte hinanden. Der skulle hermed være skabt afviklingsvilkår for trafikken, som kan holde, indtil problemet om en fast forbindelse over bæltet er løst.

Sagt og skrevet

Kontorchef Holm Bertelsen:

— I 1904, da jeg blev ansat på Skagensbanen, var forholdene lidt primitive. Banen havde dengang kontor i det gamle pakhuis, og pladsen var så kneben, at der med de to funktionærer, som arbejdede på kontoret i forvejen, knapt nok var en stol til mig. Siden er det blevet bedre . . .



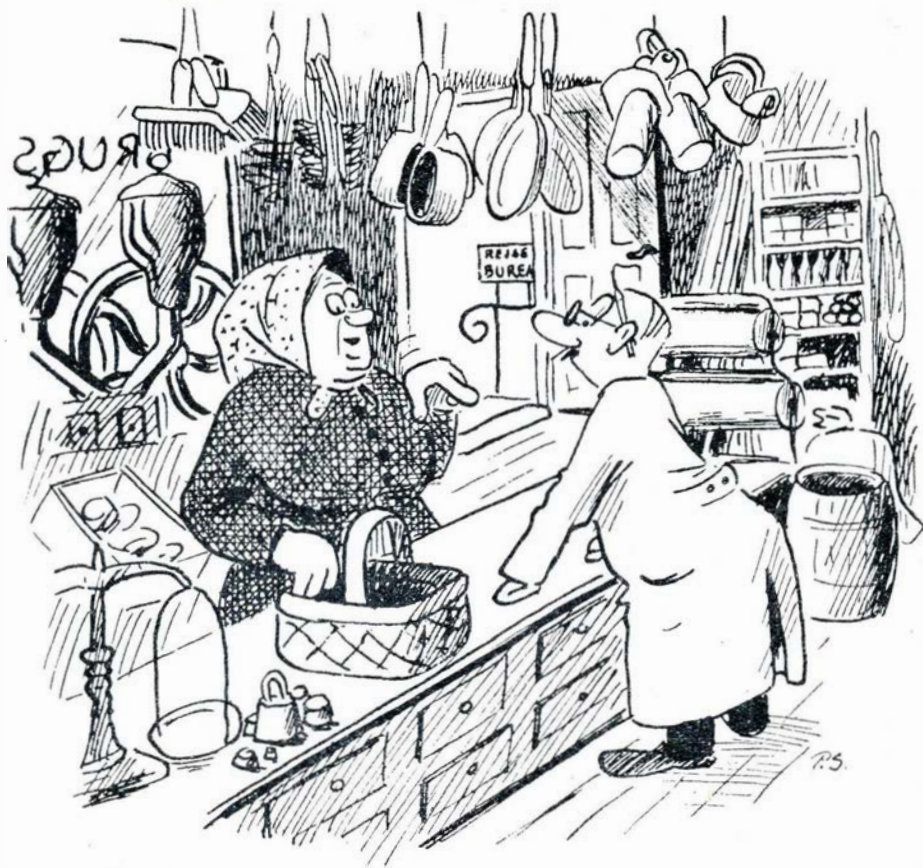
Det er ikke alle, der ved

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

Holstebro og flere jyske stationer
billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

Månedens AKTUELLE



Brugsforeningerne skal nu sælge billetter for DSB

Et fjerding kaffe, tre spegesild, to billetter til Paris og to pund seve!

Lokofører Oscar Jensen, Hornbækbanen:

— Da jeg var konfirmeret, kom jeg i lære, fortsætter Hornbækbanens Oscar. Jeg blev smede- og maskinarbejder og kom i Hornbækbanens tjeneste 1910, fire år efter, at den var blevet indviet. Og det var ikke nogen dans på roser at være tjenestemand i de underste klasser dengang. Driftslederen var enehersker i et aktieselskab, og vi måtte slide og slæbe. Ofte begyndte arbejdsdagen ved 5-6 tiden om morgenen og sluttede kl. 2 om natten. Fra 1. maj til 1. oktober var der slet ingen frihed hverken søgn- eller hellig. Og betalingen var 75 kr. om måneden.

Stationsforst. Ethelfeld, Karise:

— Jeg hører til de mange, der er skuffet over udviklingen. Indsatsen under krigen er blevet glemt alt for hurtigt. Jeg personlig havde ventet mig større sociale fremskridt for den dårligst stillede del af befolkningen som f. eks. en mand, jeg en dag traf på stationen. Han fortalte, at hans børn havde været på besøg i hjemmet dagen før — og derfor måtte han nøjes med skrabet margarine uden pålæg på sin mad næste dag.

Kaptajn Jespersen sagde:

Først når det gør ondt,

begynder træningen

Skönhed, som De ikke aner,

findes langs *private baner*

Månedens emner...

Overenskomst

Ligesom der er afsluttet en toårig overenskomst mellem arbejder- og arbejdsgiverorganisationerne, hvorved lønninger m. m. er fastlagt for det pågældende tidsrum, således har staten sluttet en toårig overenskomst med sine faste arbejdere af alle kategorier, de såkaldte tjenestemænd. Det er anden gang i træk, at staten og tjenestemændene slutter en sådan overenskomst som direkte følge af arbejdernes og arbejdsgivernes aftaler, og man spørger uvilkårligt om, hvorvidt det er hensigten for fremtiden at gå over til at regulere tjenestemændenes lønninger efter lønningerne i de private erhverv, i stedet for med mange års mellemrum ved en ny lønningsslov at fastlægge lønningerne, således som det indtil de senere år har været praktiseret?

At den nuværende lønningsslov har overlevet sig selv og ikke mere svarer til forholdene, kan enhver jo se. Alene ved at kaste et blik på lønningernes sammensætning får man et indtryk af den forvirring, der er til stede, endda i en sådan grad, at kun de mere indviede blandt tjenestemændene er i stand til selv at regne ud, hvormeget de skal have udbetalt, mens alle de andre må forlade sig på, at de udregninger, der foretages i de dertil indrettede kontorer er rigtige (hvad de selvfølgelig også er). Og det er ikke alene lønningerne, som ikke mere følger loven. For nogle kategoriers vedkommende har man også på andre områder måttet træffe foranstaltninger og indgå overenskomster, der ikke er hjemlede i loven, og som endda undertiden synes at være således i strid med denne, at man ikke mere ved, om de pågældende med rette kan kaldes tjenestemænd.

Der synes således at være mere end grund nok til snarest at foretage en revision af loven om statens tjenestemænd, og man står uforstående overfor det faktum,

at der endnu ikke er foretaget noget for at få gennemført en sådan. Fra tjenestemandsoverenskomsternes side er der fremsat ønske om nedsættelse af en kommission til at forberede en ny tjenestemandsslov, men derudover er der endnu intet sket, og man har indtryk af, at det fremsatte ønske ikke næres særligt brændende. Men det er mærkeligt, at der ikke fra regeringens side ønskes gjort noget for at bringe forvirringen til ophør. Der ville da i alle tilfælde kunne spares en hel del arbejde og deraf følgende udgifter ved at bringe orden i forholdene. Hvad udgifterne til lønningerne angår, vil disse næppe ændres synderligt, enten man lader forvirringen fortsætte, eller man ved en ny lov bringer dem i system. Og man kan vist roligt gå ud fra, at hvordan det end laves, vil tjenestemandslønningerne for fremtiden komme til at følge svingningerne i lønningerne indenfor de private erhverv.

Aros.

Jeg så en vogn —

Den henstod på en stationsplads sammen med nogle andre vogne. Men af en eller anden grund vakte den min opmærksomhed, fordi den så langt fikser og flottere ud end de andre. Jeg tænkte først, at det måske var kongevognen, men den bar ingen krone. Det var heller ikke en helt ny vogn, lige kommet fra værkstedet, for den var ikke helt nymalet, selv om den var renvasket. Jeg funderede en tid på, hvad det vel kunne være, som gav vognen dens elegante udseende. Så endelig faldt tiøren. Det var bare fordi vognen endnu havde den gamle staffering på siderne. Så lidt skal der til. De andre vogne så fattige og kedelige ud ved siden af.

Tiden går hurtigt, og alting glemmes snart. Hvor mange kan mon endnu rigtig huske, hvor fine og fornemme vore vogne så ud for bare nogle få år siden, før man fandt på at stafferingen kunne spa-

res? Mon de, der bestemmer vognenes udseende, ikke forstår den reklameværdi, der kan ligge i noget så simpelt og billigt, som et par streger på siden af en vognkasse?

Uniformer

Der kan næppe være tvivl om, at de, der har konstrueret systemet i de nye kendingstegn, distinktioner, til uniformerne, har udvist megen skarpsindighed og kombinationsevne ved at variere antallet af laurbærblade, egeløv og agern således, at hver lønklasse bliver passende forsynet og derved gøres kendelig fra andre. Altså for de indviede. At man indenfor de enkelte lønklasser i visse tilfælde ikke af distinktionerne kan se, hvad bæreren er, spiller såmænd ingen rolle. For de, der ikke er inde i finesserne, vil det alligevel altid være ret umuligt at vide, hvem man har for sig, om det er en overassistent eller en vognopsynsmand, en stationsforstander eller en baneforstander.

Da man jo må gå ud fra, at distinktionerne ikke bare er til pynt, men som et ikke uvæsentligt formål tjener som kendingmærker for de, der bærer dem, synes det mærkeligt, at man ikke i vor rationaliserede tid er gået konsekvent til værks og lavet alle uniformer ens, og dertil f. eks. udleveret armbind eller huebind, som skulle bæres i tjenesten, og hvorpå der med bogstaver stod at læse, hvilken funktion vedkommende havde — stationsforstander, lokofører, trafikinspektør, rangermester o. s. v. Ja, hvorfor ikke gennemføre systemet for alle etater? Politibetjent, postbud, toldforvalter, marine-løjtnant og således videre? Det ville da være rationelt.

Ville man gerne samtidig have noget at pynte op på uniformen, kunne man jo i krave, ærme eller hue med gyldne eller i stedet for sætte stillingsbetegnelsen på



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis
Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

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

Dagens Middag
2 Retter Mad
og Kaffe

325

Banegaardsplads



RUTEBILSTATIONENS RESTAURANT
VIBORG

Telf. 191

Frisklavet Kaffe
hele Dagen
fra Kl. 6,30

Mindre Selskaber
og Spisninger
modtages

Folmer Sterumgaard

sølvblanke bogstaver. Kunne der ikke blive plads for alle bogstaverne i de lange stillingsbetegnelser som f. eks. oversig- nalingeniør, overbanemester o. l., kunne man jo nøjes med at anvende den fast- satte forkortelse på tre, fire bogstaver. Det kunne måske oven i købet laves så fikst, så det ikke så usmageligt ud. Der- med ville man have haft de helt ideelle kendingstegn.

Et fremstød

En af de største ulemper ved en længe- re jernbanerejse er at skulle sidde en hel nat over i en kupé. Det er ikke så slemt, hvis man kun er to i kupeen, så man kan lægge sig på hver sit sæde og på denne måde få en smule hvile og søvn, men det- te hører jo til undtagelserne, dem man hå- ber på, når man skal rejse, men sjældent oplever. At tage sovevogn er en ret be- kostelig sag for en almindelig turist, og der findes heller ikke sovevogne i til- strækkelig mængde til at alle kan få en soveplads.

Problemet om, hvorledes man på jern- banerejse kan tilbringe natten på en no- genlunde behagelig måde uden alt for stor udgift, er et af de allervigtigste i konkur- rencen mellem de forskellige trafikmidler, og af angst for at sidde en nat i toget vælger et stort antal turister et andet be- fordringsmiddel end jernbanen, som de ellers ville foretrække.

De franske jernbaner har forsøgt at lø- se problemet ved, allerede for en del år siden, at indrette de såkaldte couchettes. Det er 1. og 2. kls vogne, hvor kupeerne om natten kan indrettes til køjepladser med tæppe og pude. Systemet er udmær- ket, hvad bekvemmelighed angår. Men der kræves billet til 1. og 2. kl. og desuden et tillæg på ca. 15 kr. for at benytte cou- chette, og derved går fidusen fløjten for de fleste af de almindelige turister.

Nu har imidlertid de østrigske jernbaner gjort et virkeligt fremstød i den rigtige retning ved at begynde bygningen af 3. kl. vogne, der ligesom de franske kan omdannes til sovepladser om natten, og hvor der kun skal være 6 personer i hver kupe, hvor der kan blive 6 køjer, og det vigtigste er, at der ikke skal betales eks- tra for at rejse i disse vogne.

Det er selv sagt en kostbar historie at bygge sådanne vogne i et antal, der kan dække behovet. Men der er næppe tvivl om, at hvis dette blev gjort, og de blev

indsat i de store eksprestog, som befarer de lange europæiske strækninger om nat- ten, ville jernbanen igen blive det absolut foretrukne befordringsmiddel for de store skarer af turister på langfart.

d.

Storebælt

Igen efter påsken fik kritikken af Sto- rebæltsoverfarten og kandestøberierne om bro eller tunnel et opkog. Sikken en mas- se tryksværte, der blev afsat i den anled- ning. Alle er rørende enige om at kriti- sere forholdene som de er, og fastslå, at de bliver helt uholdbare i løbet af få år, ja, de er det såmænd allerede. Det går simpelt hen mod kaos, siges der. Og pro- jektet om oprettelse af en ny færgerute Halskov—Knutshoved er en dårlig lø- sning, inener man, selv om det praktisk talt for øjeblikket er den eneste mulige. Der fables om broer og tunneler, selv om — hvad der bør bemærkes — ikke et eneste blad for alvor kræver, at man går i gang med bygningen. Der er jo nemlig ingen som ved, om det er la'ssigørligt, hverken teknisk eller økonomisk. Og hvem er det så til syvende og sidst, som kræver broen eller tunnelen? Ja, inge- niørerne vil selvfølgelig gerne i gang med et sådant arbejde, og nogle fortravlede bilister finder det nødvendigt. Men de 99 % af landets befolkning er begribelig- vis ligeglade, bare de ikke skal betale no- get. Selvfølgelig kunne det være flot med en kæmpebro og rart nok også, men hvis det skal koste noget særligt, så — —

Efter pinse får hysteriet et opkog igen.

s.

SKAFOTTET

Under overskriften »Bedre samarbejde« har en indsender i bladets aprilnummer bl. a. forsøgt at få afløb for sin harme over, »at en stor DSB-luksusbus umiddel- bart for efterårsferien kørte tom fra en midtjyds købstad — via Storebælt — til København, hvor den skulle benyttes til udflugtskørsel i efterårsferien, hvorefter den atter korte tom tilbage«.

Indsenderen mente ved at foreslå vog- nen benyttet som doublering for det ud- solgte lyntog »Uldjyden« at have fundet »de vises sten«.

Rent umiddelbart kan tanken virke til-

trækkende, og jeg er da heller ikke et øjeblik i tvivl om, at det ville have været en let sag at skaffe »fuldt hus« til vognen.

Imidlertid er der noget, der hedder lov nr. 257 af 27. maj 1950 om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer — en lov som også statsbanerne må holde sig efterrettelig.

Denne lov kræver bl. a.:

- 1) at det benyttede køretøj skal være til udelukkende rådighed for de i rejse- arrangementet deltagende passagerer og ikke, forinden passagererne er bragt tilbage til udgangspunktet, må benyt- tes til anden kørsel.
- 2) Selskabskørslen skal være bestilt forud og for en på forhånd bestemt afgræn- set kreds af personer, mellem hvilke der må bestå et indbyrdes fællesskab, som rækker udover det fælles ønske om at deltage i kørslen.

Enhver vil herefter kunne forstå, at det ikke var »den sten«, den kære indsender fandt.

Overholdelsen af den første bestemmel- se ville have hindret brugen af vognen i den egentlige ferieperiode, hvilket jo var stik imod hensigten med vognens anbringelse i København til udførelse af bestilt kørsel.

Det turde også være vanskeligt i den pågældende by at fremtrylle 37 personer, der ved medlemskab i sy-, husmoder-, præmiehist- eller anden forening (det indbyrdes fællesskab) opfylder betingel- serne i bestemmelse nr. 2, og som samti- dig havde ønske om at besøge hovedsta- den i den pågældende periode.

Det gør mig blot ondt, at indsenderen ikke har særlig høje tanker om de kolle- ger, hvis metier det bl. a. er at formidle trafikken på landevejene med vore turist- busser. Imidlertid kan jeg forsikre ham om, at vi ikke lader nogen mulighed for største udnyttelse af vort busmateriel uforsøgt - vel at mærke, når det kan ske indenfor lovens rammer.

En henvendelse til den stedlige drifts- leder for statsbanernes omnibusruter ville have bragt indsenderen ud af sin vildfa- relse og samtidig have hindret fremkom- sten af et bladindlæg, der i den ukyndige læsers øjne bragte etaten i et uheldigt lys.

B. H. Nissen,
trafikassistent.

Statsbanernes Rejsebureau,
København.

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

Viborg

Aut. N D Forhandler

Jørgen Pedersen
Stort Lager af Kugle- og
Rullelejer

Viborg . Vesterbrogade 12
Tlf. 1600 (3 Ledn.)

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

Anders Petersen Farvehandel

Tapeter . Farver . Lakker
Leverandør til DSB

Viborg . Vestergade 18 . Tlf. 1185-1525

Phillipsen & Hall %

Aut. Elektroinstallatører

Elanlæg udf. overalt i Landet
Radio - Køleanlæg - Lys - Kraft

Viborg, Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-
og Gasmester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772

Morsø Møbelforretning

v. Ejv. Petersen

Leverandør til DSB-Personalet

Nykøbing M . Enghavevej 47 . Tlf. 118

Chr. Laursen

Entreprenør og Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Glyngøre - Tlf. 40

CHR. CHRISTENSEN

Garmesterfor etning
Leverandør til DSB
Struer . Østergade . Tlf. 161

Banegaardskiosken Holstebro

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

Magnus Jepsen

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

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16-34

Skjern

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker
Vand - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern . Bredgade 112 . Tlf. 484

J. P. Bisgaard

Møbel- og Maskinsnedkeri
Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern - Finderupvej 3 - Tlf. 168

Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44

Joh. Hansen

v/ A. Simonsen
Aut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for D.S.B.
Brande . Storegade 15 . Tlf. 55



Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

Sv. Petersen & Th. Nielsen

Tømremestre & Entreprenører
Udfører Arb. for Ebeltoftbanen
Balle . Tlf. Balle 74

M. Ottesen & Søn

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

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby %

Vilbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Karl Fr. Schmidt

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

**Gør Deres indkøb
hos vore annoncører**

Fyn

Malerfirmaet

Andersen & Holst

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

Ove Johansen

Slagtermester
Alt i hjemmelavet Paalæg
Sdr. Boulevard 49
Odense . Tlf. 6417

De køber med Fordel Deres
Forbrug af
Kød - Flæsk - Paalæg

hos H. L. Rasmussen

Nørregade 71 . Tlf. 2552
Odense

Georg Karnø *Landsretssagfører*

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

Aage Rasmussen

Kolonial, Vin & Delikatesser
1. Kl. Varer - Billigste Priser
Odense
Albanigade 22 . Tlf. 1780

Hans Jørgensen & Søn

Entrepenørfirma
Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense . Pjentedamsvej 49 . Tlf. 683

Harry Petersen

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

Pindstrup Mosebrug Savværk og Emballagefabrik

Briketter, ovntørret form-
brændsel samt tørvemuld og
tørvestrøelse (sphagnum)
til havebrug.

Forlang brochure hos vore
forhandlere
over hele landet.



Oplysninger

»Spidsnæsens skal en tur til Rhinen til sommer.« Karolines stemme er også en smule spids i det, da hun kundgør denne nyhed for mig. Spidsnæsen er et øgenavn, hun har opfundet til fru Hansen, en kollegas kone, som hun ikke kan lide, hvilket imidlertid ikke forhindrer hende i at dyrke samme fru Hansens selskab. Fru Hansen er ellers meget pæn og forøvrigt ikke så lidt charmerende, synes jeg da, men jeg siger det ikke, og selvfølgelig har Karoline ret i, at hendes næse er lidt spinkel til det yderste.

»Nå, ja, det kan jo blive meget rart for dem.«

»Og Andersens skal til Bergen. — Det er næsten alle mennesker, der tager en tur til udlandet.«

»Ja, det er blevet svært moderne, og der er ikke noget at sige til det, hvis man har råd.«

»Jeg kunne også godt tænke mig at få en udenlandsrejse.« Hendes stemme har fået en let bedrøvet klang. Og da jeg ikke svarer, der er jo egentlig ikke noget at svare på, fortsætter hun: »Det er så ærgerligt, når man hører de andre fortælle om, hvor de har været, og hvad de har set, at man så selv ingenting har oplevet.«

»Jeg tror såmænd også, der er mange, som rejser ud alene for at kunne prale med det bagefter.«

»Det kan gerne være. Men det har også sin betydning, særlig for os kvinder. Det hjælper til at holde selvfølelsen oppe.«

»Hm. Ja.«

»Har du nogen mening om, hvor meget det vil kunne koste at rejse et eller andet sted hen, bare en uge?«

»Hvor skulle det være hen?«

»Det er komplet ligegyldigt. Bare et sted i udlandet.«

»Hvad mener du om Malmø, Helsingborg eller Kullen?«

»Å, det er jo ikke rigtigt i udlandet. Det skal være længere væk.«

»Hvad så Stockholm eller Oslo?«

»Ja, det var straks bedre. — Men bliver det ikke lige så dyrt som at rejse syd på? til Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig, Schweiz eller Østrig, der er så mange steder.«

»Jo, der bliver sikkert ikke særlig stor forskel.«

»Men så vil det da være meget bedre.«

»Hvorfor?«

»Jo, det lyder af noget mere, når man siger det, forstår du.«

»Det er vel ikke det, det kommer an på?«

»Nej, måske nok ikke alene, men det har som sagt sin store betydning.«

»Altså for at kunne prale.«

»Kald det bare sådan, hvis du vil.« (Stemmen er forsonlig, vi er altså ikke færdige endnu). »Men hvor meget mener du, det vil kunne koste?«

»Har du ikke set efter i annoncerne fra rejsebureauerne?«

»Jo, det har jeg, men det bliver man ikke meget klogere af.«

»Hvorfor ikke?«

»Fordi man kan finde rejser averteret til alle mulige priser lige fra 300 til 800 for en uge.«

»Så kender du jo priserne. Men du kan jo da nok forstå, at man ikke får lige så meget for de 300 som for de 800.«

»Ja, det skulle jo være indlysende. Men hvordan kan nogen så lave en rejse til mindre end halvdelen af, hvad andre skal

have for den? Kan du forklare mig det?«

»Ja, det kan jeg nemt. For den billigste pris får man en ubehagelig køretur i en middelmådig bus, så man er radbrækket, inden man kommer halvvejen, logi på vandrerhjem eller lignende steder og måske delvis kostforplejning. På de lidt dyrere rejser får man lidt mere mad og bor måske lidt bedre, muligvis betales der også entre til visse seværligheder. Næste trin er togrejser, hvor man rejser om natten for at spare tid og logi, men bor på nogenlunde hoteller, spiser på tålelige restauranter og får betalt entre til en del af det, man bør se. På de dyrere rejser bor man på gode hoteller, spiser på upåklagelige restauranter, og man behøver ikke at bruge penge til andet end til drikkevarer. Rejser man om natten er det i sovevogn, og overalt er der en perfekt rejseleder til rådighed. Med andre ord, de dyreste rejser bliver forholdsvis de billigste, og ofte bliver det også dem, der kommer til at koste mindst. De allerbilligste kan vist kun

URE - GULD - SØLV SPORTSPRÆMIER

Sølvtoj til
unge hjem



Alle kendte
mønstre føres



Helligkilde

VESTER VOLDGADE 10
KØBENHAVN V

RØNNE

HERRE- OG DAMEKONFEKTION

NØRREBROGADE 40 — NORA 1415 — NORA 2802

Vi åbner Dem gerne en konto

Gørup Christensen

EL

Installationsforretning



Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

Harald Larsen

Bageri & Conditori

Altid friskt og lækkert Bagværk
Morgenbrød bringes

Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

EL

Køge

Installationsforretning



Brdr. Olsen

Udf. Arbejder for DSB og Privatb.

Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301

A/S Sydsjællands Jernforretning

telf. — Næstved — 3300

Det er Kvalitetsbrød fra

Thers Bageri

man forlanger.

Leverandør til DSB

Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

Axel Justesens Bageri

Altid friskbagt Brød og Kager
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler
Leverandør til DSB

Nyborg . Adelgade 9 . Tlf. 133

J. Jensen Skorup

DSB Uniformsleverandør

Aarhus - Søndergade 44
Tlf. 31758 - 31533

Protese uden Gane faar De hos

Tandtekniker

Bent LORENZEN
KONGEVEJ 89 VIBY J.

Telefon Aarhus 4 0646



Henri Petersen
GULDSMED



Aarhus
Immervad 9
Telefon 21436

anbefales for unge mennesker, der ikke er bange for ubehageligheder.«

»Man kan altså regne med, at hvis man vælger en rejse til sådan en mellempris, skal man være forberedt på at bruge en del penge ekstra?«

»Akkurat ja. En, som har erfaring på det felt, har sagt til mig, at to mennesker må regne med ca. 100 kr om dagen, hvis det skal være nogenlunde ordentligt, foruden hvad selve billetten koster. Så er det omtrent ligegyldigt, hvor man rejser hen. Og jeg tror, det er rigtigt.«

»Synes du ikke, vi skulle prøve at få en lille tur?«

»Jo, det kan du stole på, jeg synes. Men der er vist ingen mulighed for at få råd til det, før vi har børnene fra hånden.«

Det varer lidt, inden Karoline siger noget, og så bliver det bare et tankefuldt: »Vi får se.« Bare hun nu ikke finder på noget helt skørt. lady.

Erindres det...

For 50 år siden, maj 1904:

Gedser-Warnemünde Ruten. I disse dage ophænges på alle stationer hele landet over en stor, nydeligt udført farvetrykt reklameplakat, som sikkert vil være et godt middel til at udbrede kendskabet til vor Gedser rute.

4 unge piger, en norsk, en svensk, en dansk og en tysk, i de respektive landes nationaldragter symboliserer forbindelsen mellem Skandinavien og Tyskland på en virksomhedsfuld måde. I baggrunden ses dampfærgerne sejle over Østersøen.

Lørdag den 7. ds. holdt afdelingsingeniør S. M. Andersen et interessant foredrag i Larsens lokale (den store sal) om Københavns nye baneanlæg. Ved hjælp af lysbilleder satte foredragsholderen på en meget anskuelig måde tilhørerne ind i projektets hovedtræk, ligesom han i detaljer gennemgik den nye personbane-gård og gav en grafisk fremstilling af trafikens udvikling i de forløbne år siden opførelsen af Københavns ældste bane-

gård. Efter foredraget var der dans, denne måtte dog senere aflyses, da der kun var modt få tilhørere af det smukke køn.

Hornbækbanen. Under 6. f. md. er kammerherre Tobiesen udnævnt til kgl. Kommissarius ved anlæget af jernbanen fra Helsingør til Hornbæk, til hvis anlæg og drift der er meddelt overrettsagfører Amdrup m. fl. eneretsbevilling.

For 25 år siden, maj 1929:

Østsjællandske jernbane. — Den af danske privatbaners kontorforening rejste klage over driftsbestyrer Sell vedrørende dennes tjenstlige dispositioner og forhold til personalet er nu afvist af ministeriet som ubeføjet, efter at der er indhentet erklæringer fra banens bestyrelse og fra direktøren ved tilsynet med privatbanerne.

I søndags og følgende dage er der på Københavns godsbanegård og sjællandske strækninger foretaget prøveture med det første af de to dieselelektriske loko, som statsbanerne har ladet bygge hos A/S Burmeister & Wain.

Medens de seks ældre dieselelektriske loko, der i 1927 byggedes af Frichs og Scandia i forening har ca. 230 hk, er det nye loko på ca. 400 hk, og lokoet betegner altså et skridt på vejen henimod større lokover art. DSB er dermed inde på samme linie som enkelte baner i andre lande, navnlig Amerika, hvor der fornylig er sat nogle meget kraftige diesel-loko i drift.

Det nye loko løber på 2 jern-trucker, af hvilke den ene er 3-akslet, den anden 2-akslet, afviger i det ydre ikke meget fra en truck-personvogn af de ældre typer med lyskasse på taget, sidedøre ved enderne, endedøre og overgangsbro og med beklædning af teaktræ.

Lokoets indre er delt i 5 afdelinger, nemlig førerrum i begge ender, kedelrum, maskinrum og godsrum.

Drivkraften er en 6-cylindret 2 takts kompressorløs dieselmotor med stempelglider og tryk forstøvning; ved 550 omdrejninger pr. minut giver motoren normalt 400 eff. hk.

DSB-rejsebureauerne

ordner også rejser med fripas

Påtænker De en ferierejse til udlandet og vil De være fri for besværet med selv at skulle tilrettelægge rejsen og samtidig være sikker på at komme netop til de steder, der særlig er værd at se, så vil nedenstående oversigt over DSB-selskabsrejser 1954 sikkert interessere Dem.

Rhinen og Mosel 8 dage	kr. 398 (295)
Paris og Versailles 8 dage	kr. 405 (260)
Holland 7 dage	kr. 438 (338)
Østrig 10 dage	kr. 489 (328)
Schweiz/Norditalien 10 dage	kr. 645 (458)
Jugoslavien 14 dage	kr. 798 (658)
Rivieraen og Paris 12 dage	kr. 800 (434)
Rom-Napoli-Capri-Venezia	12 dage kr. 865 (598)
Skotland 11 dage (ab Esbjerg)	kr. 726 —

Beløbene i parentes angiver den særpris, der gælder for deltagere, der har fribefordring på jernbanerejsen.

Priserne er angivet for rejse fra Padborg. I prisen er inkluderet billet, udflugter, hotelophold, forplejning m. v.

Har De eller Deres bekendte lyst til at se programmerne, så ring venligst til nærmeste Jernbanestation, eller sæt Dem i forbindelse med et af de nedennævnte

DSB-rejsebureauer

København

Astoria, Banegårdspladsen 2, tlf. 1126.
Magasin, Kgs. Nytorv, elf. MI 1983-1984.
Aalborg tlf. 206 — Aarhus tlf. 3 37 77 —
Kolding tlf. 2040 — Esbjerg tlf. 3346 —
Odense tlf. 16512-16513 — Randers tlf. 5811 — Rønne tlf. 1224 — Svendborg tlf. 560.

Klip oversigten ud, den er nyttig at have ved hånden, når der skal »tales ferie«.

MUSIK
INSTRUMENTER
- gratis til
FAGMANDEN



Marmo Sørensen

SKOUBOGADE 5 CENTRAL 11.636
KØBENHAVN K.

Dagmargaards Farve- og Tapethandel

v/ Henry Hansen

Farver . Lakker . Tapeter
Rengøringsartikler

Valby . Dagmarsallé 1 . Valby 6267



Italien

Det ved godt, at
Foraarsdragten
skal syes af

TWEED

men De ved maaske ikke, at De kan finde pragtfulde heluldne Tweedstofer, 150 cm brede hos os til 55,—, 38,50, 32,50, 24,50, 19,85

14⁸⁵

STOF
Hylde

KØBMAGERGADE 14



MODERNE BRILLER

Aut. forhandler af **ZEISS** punktal-brilleglas - Omg. levering
Gratis korrekt synsprøve med de mest moderne apparater

PALÆ 7050 * NØRREGADE 53

(Lige ved hjørnet af Nørrevoldgade)

DSB's store kunder

lidt om Carlsbergs ny HOF-station

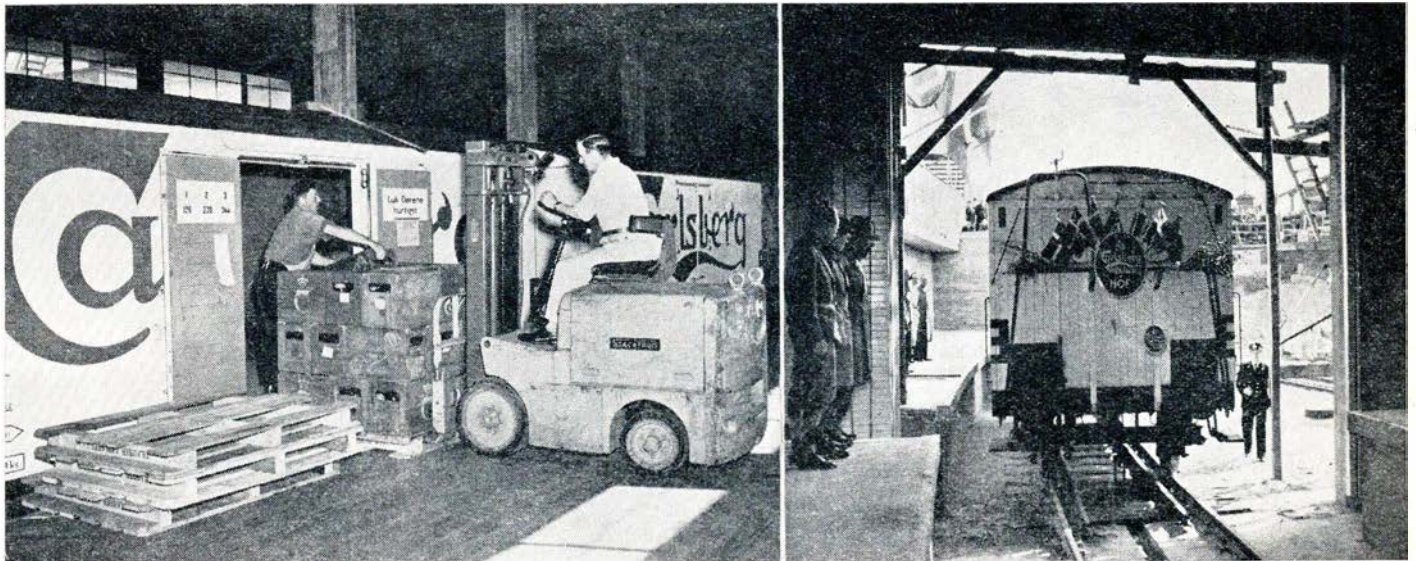
I 1951 påbegyndte Carlsberg opførelsen af en ny tappehal, kombineret med en overdækket jernbanestation samt de fornødne lagerrum. Carlsberg er een af DSB's meget store kunder, derfor vil »Jernbane-Bladet« gerne give læserne en kort fremstilling af de funktioner, det nye byggeri vil overtage, når det om kort tid står færdigt. Københavnerviddet har allerede døbt den smukke nye bygning »Hofbanegården«. Det må dog siges straks, at jernbanestationen i bygningens kælderetage ikke er det primære ved byggeriet, men dens beliggenhed umiddelbart op ad vestbanens spor, og det ikke uvæsentlige faktum, at der kun skal tappes HOF i den nye tappehal bevirker, at vi må se den kendsgerning i ojnenc, at vi har fået en kollega til de to allerede eksisterende »gårde«, hovedbanegården og godsbanegården.

Bygningen, der bliver 7 etager høj, med en østfløj på 2 etager, vil, når den tekniske montage er afsluttet, rumme det mest moderne i sin art på kontinentet. Det største rum i bygningen bliver den store tappehal på 3. sal for Carlsbergs hovedøl-sort HOF. I første omgang opstilles her 5 tappekolonner, og der er yderligere plads til endnu 3. Hver kolonne består af en skyllemaskine, en tappe- og crowner (kapsel), et pasteuriseringsapparat samt 5 etiketteringsmaskiner. Hver kolonne kan tappe 110.000 flasker pr. 8 timer. Den daglige produktion bliver altså 550.000 flasker ved almindelig 8-timers drift. Over en halv million flasker pr. dag af Danmarks populæreste ølsort. Det er i sandhed tal, der giver stof til eftertanke.

De meget store tekniske installationer udføres som 85 % dansk arbejde, og det er kun glædeligt, at vi herhjemme på et

så specielt felt har kunnet hævde os i den udenlandske konkurrence, og sikre danske håndværkere beskæftigelse gennem Carlsbergs store bestillinger. Byggeriet er forøvrigt i stor udstrækning projekteret som vinterbyggeri, så også på denne måde har »Hofbanegården« været med til at holde folk i arbejde uden for den egentlige byggesæson.

Bygninger er iøvrigt indrettet således: I kælderetagen: udlevering til såvel jernbanevogne som biler, samt lager. Den følgende etage rummer yderligere lagerplads. Et stødpudelager for såvel fyldt som tomt gods. Her indrettes desuden folkerum. På anden sal ligger den såkaldte ølkam. En ølkam er en art filteranlæg, hvor øllet på sin vej fra lagerkældrene til tappekolonnerne får en sidste efterbehandling, for derefter at overføres til beholdere, hvor det står under kulsyretryk



Den ny læssehal — indviet efteråret 1953

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. 20
Esbjerg: A/S Vestjydsk Krystal-Isværk . Tlf. 66

Premier Is

DE FORENEDE ISVÆRKER %
ESBJERG

indtil det kort efter ledes op til tapning. På 3. sal er som før nævnt den store tappehal beliggende. Øverst oppe indrettes de for driften nødvendige kontorer, inspektions- og lagerrum, samt laboratorium.

En så stor bygning må naturnødvendigt have et vel udbygget internt transportsystem. Transporten mellem de enkelte etager foregår på rullebaner, der fører tomte gods fra aflæsningsstederne til skyllemaskinerne, og derefter fyldt gods fra pakningen til udlevering. Det er imponerende at det færdigpakkede øl kan transporteres fra kolonnerne på 3. sal på rullebaner gennem 3 etager og lige ind i jernbanevognene, hvor der kun er tilbage at stable de fyldte kasser, så de sikres mest muligt mod virkningerne af hård ranging. Carlsbergs andre ølsorter og sodavand vil ligeledes blive transporteret på rullebaner fra de nuværende produktionssteder gennem tunneller til den nye bygning, hvorfra udleveringen vil foregå. Den vandrette transport i de enkelte etager vil ske med trucks og paletter. Da kælder, gulv, perreperne og jernbanevognenes gulve ligger i samme højde, vil læsning let kunne foretages med trucks i tilfælde af rullebanernes eventuelle nedbrud. Jernbanestationen kan tage ialt 24 vogne under tag, fordelt med 12 på hvert spor. Desuden er der udenfor bygningen lagt et spor yderligere i en sådan afstand, at det kan bruges til af- og pålæsning under spidsbelastning, og desuden til aflæsning af forskellige arter af gods, der pr. bane bliver sendt til Carlsberg.

Tilbage er der så blot at nævne lidt historie om Carlsberg, om udviklingen gennem det spand af år, der er svundet siden I. C. Jacobsen i 1846 sendte »det første bayerske øl fra hr. Jacobsens kjælder under volden« på markedet, og til i dag,

hvor den nye tappehal nærmer sig sin færdiggørelse.

Brygger I. C. Jacobsen havde lært sit håndværk i München hos brygger Sedlmayr på bryggeriet »Zum Spaten«. Efter talrige forsøg i sin moders vaskekedel, lykkedes det ham at fremstille en brugbar undergær, men han var dog stadig klar over, at for at få et helt tilfredsstillende produkt frem, måtte han have noget af det originale bayerske ølgær. I 1845 rejste han til München, og under store vanskeligheder lykkedes det ham at få transporteret 2 pletter gær med hjem, som han havde fået hos sin gamle læremester på »Zum Spaten«.

I 1847 blev den første brygning foretaget på hans nybyggede bryggeri »Carlsberg«, som han havde bygget på nogle ny erhvervede grunde i Valby. I erkendelse af videnskabens praktiske betydning, oprettede I. C. Jacobsen i 1871 Carlsberg Laboratorium. Og som den store idealist han var, fastslog han i laboratoriets statutter, at »intet resultat af instituttets virksomhed, der har betydning i teoretisk eller praktisk henseende, må hemmeligholdes«.

I 1876 oprettedes »Carlsbergfonden«, der i 1888 efter Jacobsens død overtog bryggeriet Carlsberg som ejer.

I. C. Jacobsens søn, Carl Jacobsen, fik i 1871 forpagtningen på bryggeriet »Ny Carlsberg«, og ti år senere indviede han sit eget bryggeri »Ny Carlsberg« på arealer, der grænsede lige op til »Gamle Carlsberg«, som faderens virksomhed nu kaldtes. Mellem disse to bryggerier opstod der en til tider skarp konkurrence gennem nogle år. Fra Carl Jacobsens tid stammer den meget smukke arkitektoniske og kunstneriske udsmykning af bygningerne

på »Ny Carlsberg«. Også elefantporten, det meget smukke bryghus og dobbeltporten er bygningsværker fra Carl Jacobsens tid.

Carlsbergs overskud er for alle tider sikret arbejdet i videnskabens og kunstens tjeneste. Her skal blot nævnes nogle få af de internationale klenodier, der er en direkte følge af Carlsbergs overskud og de to store bryggeriers arbejde i humanitetens, kunstens og videnskabens tjeneste.

Det nationalhistoriske museum på Frederiksborg Slot.

Ny Carlsberg Glyptotek.

Gefionspringsvandet (i forening med Københavns kommune).

Talrige monumenter, bl. a. Den lille havfrue, genforeningsmonumentet o.m.a.

Carlsbergfondets biologiske institut.

De tekniske detaljer vedrørende »Hofbanegården« blev beredvilligt givet af ingeniør Rastrup, der nøje følger det store bryggeri. Den første kolonne påregnes færdig til brug omkring november, og de øvrige fire vil derefter gå i drift så snart den tekniske montage er afsluttet.

Alle øvrige oplysninger stammer fra inspektør Roepsdorff, der på en både saglig og levende måde foreviste og fortalte bladets medarbejdere om det store bryggeri. Få virksomheder i København er så gæstfrie som Carlsberg, og når man har set det store bryggeri i arbejde og fået dets historie fortalt, forstår man tilfulde de mennesker, der siger: »HELST EN HOF«!

Carlsberg inviterede ved samme lejlighed Jernbane-Bladets læsere til at komme og bese bryggeriet, og vi skal i et kommende nummer af bladet meddele datoen for dette besøg.

Villy Jonvald.

— så ruller *Carlsbergs* produkter med DSB ud til hele landet

ORIGINAL **SCHNORR** TALLERKENFJEDRE

til belastninger fra 1 kg til ca. 200 tons

Rekvirer venligst vore tabeller over lagerførte standard-dimensioner!

E. BONDY TOLDBODGADE 10 - KBHN. K - TELF. BYEN 9430





Horsens Privatbaners jubilæer

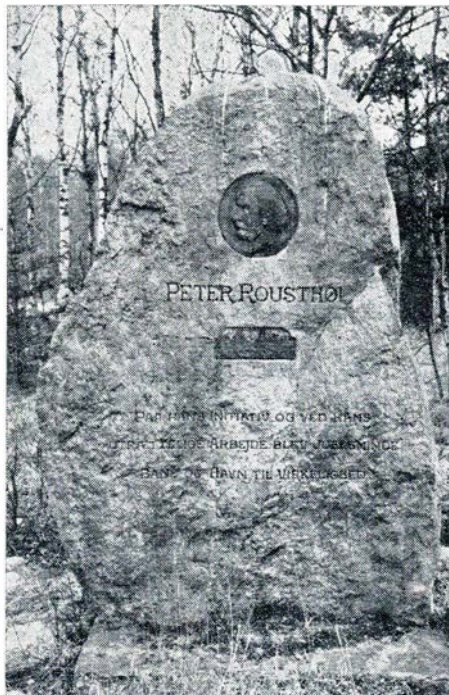
Tekst: Ib V. Andersen

I maj måned kan alle de fra Horsens udgående privatbaner fejre jubilæum, heraf er de tre »runde«, idet det den 10/5 er 25 år siden den ombyggede Horsens—Bryrupbane og den nybyggede strækning Bryrup—Silkeborg åbnedes for driften, den 14/5 er det 50 år siden Horsens—Odderbanen påbegyndte driften, den 16/5 er det 25 år siden Horsens Vestbaner åbnedes for offentlig drift efter ombygningen af den smalsporede bane Horsens—Tørring og nyanlægene af strækningerne Tørring—Thyregod og Rask Mølle—Ejstrupholm, og endelig er det den 25/5 70 år siden Horsens—Juelsmindebanen i 1884 åbnedes for offentlig drift. En sådan mængde jubilæer undgår naturligvis ikke omtale i »Jernbane-Bladet«, og vi bringer derfor et resumé af en større skildring af banernes historie, som vil være at finde i et jubilæumsskrift, der i samarbejde med Horsens Privatbaner udsendes af »Jernbane-Bladet«.

En halv snes år efter åbningen af den østjydske længdebane — Fredericia—Aarhus — i 1867, fremkom de første planer om anlæg af en privatbane mellem Horsens og Juelsminde. I 1881 fremsatte således en komité med bl. a. fabrikant Rousthøj, Stenderup og etatsråd Levy, Horsens, som medlemmer planer herom. Overslaget lød på kr. 960.000,—, og banen tænkte anlagt uden statstilskud og iøvrigt som den på samme tid projekterede Aarhus—Odder—Houbane.

I foråret 1882 indsendtes til ministeriet andragende om koncession på anlæg og drift af en let normalsporet bane fra Horsens til Juelsminde. Forslaget fik en gunstig modtagelse på Rigsdagen, og forslaget færdigbehandlede ret hurtigt, idet det dog undergik den ændring, at statskassen skulle udrede halvdelen af ekspropriationsudgifterne. Allerede den 12. maj 1882 opvejedes forslaget til lov, og i oktober måned s. å. begyndte arbejdet med anlæget af banen, der var overdraget til entreprenør, ingeniør J. Glud.

Horsens—Juelsmindebanen fik en samlet driftslængde på 30,5 km og anlagdes som en let normalsporet bane uden indhegning eller bevogtning af overskæringer, bortset fra enkelte stærkt befærdede veje. Største stigning er 1:80, mindste krumningsradius på fri bane 1200 fod. Banens oprindelige overbygning bestod af skinner til en vægt af 35 lbs. pr. yard, en



Mindesmærket for den utrættelige forkæmper for banen til Juelsminde

så svær skinnetype, at alle de dengang på statsbanerne benyttede godsvogne også kunne anvendes på banen.

Af driftsmateriel anskaffedes 3 tenderlokoer og 29 vogne, hvoraf 5 personvogne, men dette materiel måtte dog senere suppleres med endnu et loko og et antal vogne.

Lørdag den 24. maj 1884 indviedes banen under festlige former, og dagen efter påbegyndtes den daglige drift med 3 tog i hver retning, toggangen er senere udvidet efterhånden som behovet herfor gjorde dette nødvendigt.

Samtidig med anlæget af Juelsmindebanen arbejdedes der fra Horsens sydvestlige oplands side på anlæg af en bane mellem Horsens og Tørring. Banen tænkte anlagt som normalsporet, og overslaget, der var udarbejdet af daværende (senere generaldirektør ved statsbanerne) overingeniør Tegner, lød på kr. 840.000,—.

Der skulle imidlertid gå mange år, før end arbejdet med anlæget af Tørringbanen kunne påbegyndes, idet planen stødte på modstand fra Vejle bys side, som samtidig med anlæget af Horsens—Tørringbanen fordrede bygget en Vejle—Givebane, ligesom de politiske forhold i disse år var meget ugunstige for jernbane-

anlæg. Bl. a. af disse årsager lykkedes det først at opnå anlæget af Tørringbanen vedtaget ved loven af 12. april 1889, og loven indeholdt da bestemmelse om, at banen skulle anlægges med smalspor, dette havde det nedsatte jernbaneudvalg været nødsaget til at gå med til for overhovedet at få gennemført sagen.

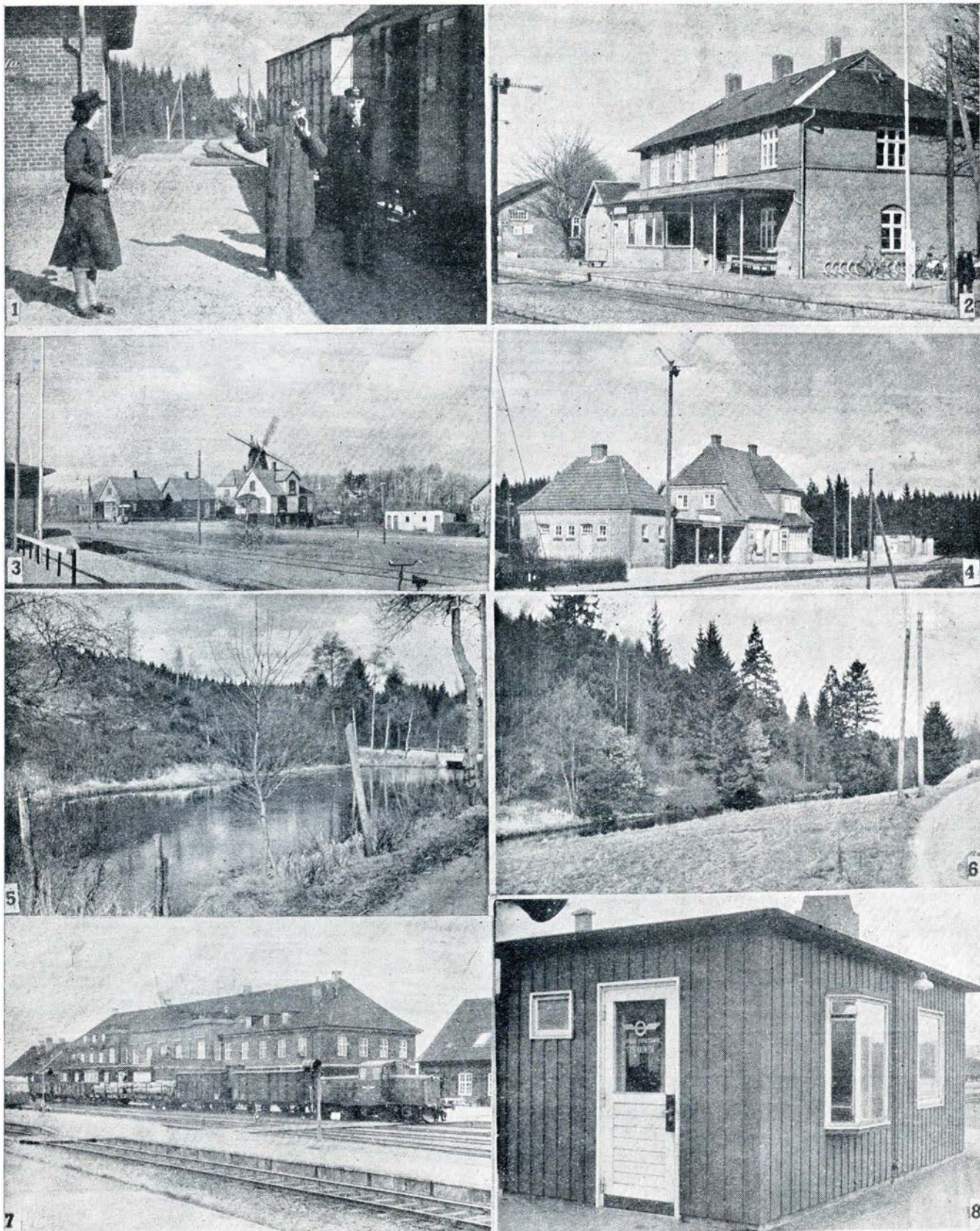
Horsens—Tørringbanen åbnedes for offentlig drift den 1. december 1891 og af driftsmateriel anskaffedes 2 tenderlokoer og 23 vogne. Dette såre beskedne materiel måtte dog allerede inden afslutningen af anlægsarbejderne suppleres med endnu et loko, ligesom banens overskud i de følgende år i stor udstrækning anvendtes til udvidelser af det rullende materiel. Banens køreplan indeholdt i de første år 3 togpar daglig, men af driftsberetningerne fremgår det, at det var meget vanskeligt at tilrettelægge en tilfredsstillende køreplan, bl. a. fordi banens maksimalhastighed kun var 30 km/t.

I årene 1882/84 og atter i 1889/92 fremkom der planer om anlæg af forskellige baner gennem den nordvestlige del af Horsens opland. De mange forhandlinger resulterede i, at der efterhånden samledes flertal for anlæg af en bane udgående fra Lund st. på Tørringbanen over Brædstrup og Vinding til Bryrup. Anlæget af denne bane vedtoges ved den store jernbanelov af 8. maj 1894.

Efter vedtagelsen af loven dannedes derefter Horsens—Bryrup Jernbaneselskab, der til formand valgte daværende herredsfoged I. F. M. Rahlff. Arbejdet med anlæget af banen, der ligesom Tørringbanen anlagdes med sporvidde 1 m, påbegyndtes i foråret 1897, og den 23. april 1899 kunne banen åbnes for offentlig drift. Af driftsmateriel anskaffedes 3 lokoer og 26 vogne, men ligesom ved Tørringbanen måtte dette materiel ret hurtigt udvides med bl. a. endnu et loko.

Som det sidste baneanlæg i denne anlægsperiode kom Horsens—Odderbanen til i 1904. Planerne om anlæg af denne bane var af ret gammel dato, men først i 1899 opnåedes fuld enighed om banens retningslinje m. v. Projektet indeholdt forslag om anlæg af en bane mellem Horsens og Odder efter en nærmere fastsat linieføring samt en sidebane til Gylling og forslag herom fremsattes i rigsdagssamlingen 1899/1900 af bl. a. den kendte folketingsmand Jens Busk. Modtagelsen var meget

Glimt fra Horsens Privatbaner



1) afgang fra Vrads 2) Brædstrup 3) Nr. Snede 4) Vrads 5) parti fra Lystrup 6) parti fra Vrads 7) så er vi i Horsens 8) trafikkontoret på Horsens st.

Lifton

El-hydr. gaffelloftere

hydr. pallettrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 1283

Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslægmestre
Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme

Udfører Arbejder for Banerne

Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108

Heinrich Dohlmann

Murermester - Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Sønderborg - Rojumvej 62 - Tlf. 1407

Adolf J. Wolf

v. Sv. A. Wolf
Grundlagt 1887
Bygnings- og Møbelsnedkeri
Udfører Arb. for DSB

Sønderborg, St. Raadhusgade 15
Tlf. 2237

Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58

velvillig, således at forslaget allerede den 16. marts 1900 vedtoges som lov. Efter vedtagelsen af loven opstod der dog visse vanskeligheder, idet ministeriet modsatte sig, at sidebanen skulle trafikeres af lige så mange tog som hovedlinien, og sidebanen måtte derfor opgives. Det nødvendige lovforslag om ændringen vedtoges den 20. marts 1901, hvorefter eneretsbevilling udstedtes den 24. juni 1901.

Arbejdet med anlæget af banen påbegyndtes derefter i april måned 1902, og banen stod færdig til indvielse den 14. maj 1904. Banen anlagdes som en let, normalsporet bane med en overbygning bestående af 22.32 kg skinner og af driftsmateriel anskaffedes 4 damploko og 31 vogne. Driften på banen besorgedes straks fra åbningen af 4 togpar daglig.

I forbindelse med planerne om forlængelse af Vejle—Givebanen over Brande til Herning samt de på samme tid fremkomne planer om bygning af den jyske diagonalbane Bramminge—Funder, opstod der planer om forlængelse af Tørringba-

nen til et punkt på banen mellem Give og Brande og senere i 1907 foresloges bygget en bane mellem Rask Mølle st. og et punkt på Brande—Funderbanen. Ligeledes ønskede man nu Bryrupbanen forlænget til Silkeborg (Funder). Oprindeligt var det tanken, at de to smalsporede baner skulle forlænges som sådanne, og forslag herom optoges i jernbaneloven af 1908. Forslaget om Rask Mølle—Ejstrupholmbanen var det derimod ikke lykkedes at få optaget i nævnte lov.

Efter vedtagelsen af jernbaneloven skete der intet for at fremme de vedtagne lovforslag, bl. a. fordi man nu ønskede de to smalsporede baner ombygget til normalspor. I første omgang ville regeringen støttet af Privatbanetilsynet ikke gå med til en ombygning af Bryrupbanen, resultatet af forhandlingerne blev dog, at man enedes om at også denne bane skulle ombygges.

Ved jernbaneloven af 20. marts 1918 vedtoges bl. a. 1) ombygningen af de to smalsporede baner til normalspor, og 2)



Direktor N. Damgaard Andersen, Horsens Privatbaner

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

Banegårdens restaurant

Fredericia

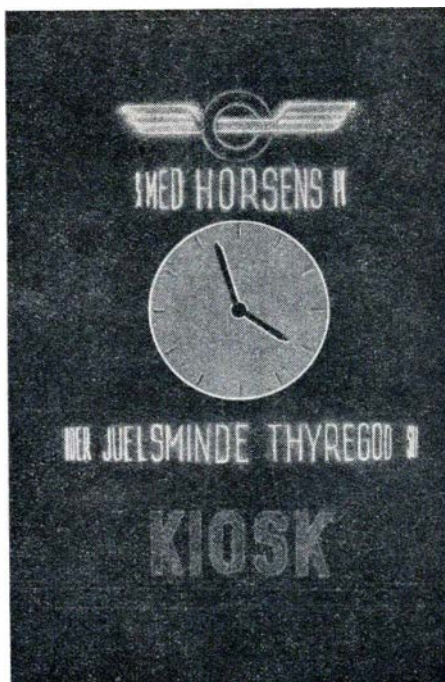
er et besøg værd —

anlægget af Rask Mølle—Ejstrupholm-banen. Forlængelserne af Tørring og Bryrupbanen var allerede vedtaget ved loven af 1908.

De ved de to love vedtagne ombygnings- og anlægsarbejder udførtes af privatbanerne selv uden afbrydelse af driften på de smalsporede baner. Arbejderne var af betydeligt omfang, for jordarbejdernes vedkommende især for strækningen Bryrup—Silkeborg, og påbegyndtes i 1920. Først godt 8 år efter var man færdig, hvorved indvielsen af de nye og ombyggede baner omtrent faldt sammen med indvielsen af den nye banegård i Horsens, der indviedes i 1928, medens privatbanerne som nævnt i indledningen kunne tages i brug som normalsporede i maj 1929.

Årsagerne til, at arbejderne lå stille i lange perioder, skyldtes bl. a. frygten for, at de nye anlæg ikke ville blive rentable, efter at den meget stærke konkurrence fra automobilerne i midten af tyverne satte ind. I Silkeborg drøftedes således en overgang i byrådet det betimelige i at indstille arbejderne, men til slut enedes man dog om at fuldføre anlægene.

Til de nye baner anskaffedes helt nyt materiel, bl. a. 8 damploko og 6 benzinmotorvogne. Alt det nye materiel var forsynet med trykluftbremse, hvorved de nye



Jubilæumsgaven 1954

baner kom langt forud for statsbanerne, der som bekendt først langt senere gik over til anvendelse af trykluftbremsen.

På Horsens—Juelsmindebanen har udviklingen fulgt de traditionelle linier, hvil-

ket også har været tilfældet for Horsens—Odderbanen. På Juelsmindebanen er der dog i begyndelsen af trediveerne gennemført en ret omfattende modernisering, efter at banens hovedspor i 1927 udveksledes med nye 27,55 kg skinner. Ved den nævnte modernisering udrangeredes banens damploko og erstattedes af 3 stk. diesel-elektriske loko hver på 415 hk. Begge baner har i de sidste 20—25 år (bortset fra krigsperioden) været drevet med underskud, hvilket også har været tilfældet med Horsens Vestbaner, medens Horsens—Bryrup—Silkeborgbanen synes at have klaret sig lidt bedre.

Efter krigen er der ved den stedfundne modernisering anskaffet 8 nye skinnibusser, 7 skinnibuspåhængsvogne og 3 dieselloko à 375 hk. Desuden er der foretaget moderniseringer af en del af de ældre motorvogne, bl. a. ved ilægning af nye motorer, ligesom der på Horsens—Odderbanen er udvekslet ca. 3500 dobbeltsveller i skinnestødene. Herudover er der iøvrigt udvekslet en del sveller og skinner.

Driften på banerne er nu fuldstændig motoriseret, og det forventes, at banernes driftsresultater vil undergå en betydelig forbedring, foruden at det nu er muligt at tilrettelægge en køreplan, som tager alle rimelige hensyn til oplandets ønsker, til glæde og gavn såvel for disse som for banerne selv.



Mergellæsning på Søvind station

Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus.
18 lektioner for kun 20,00 kr.

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

P. Hansen

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



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri

Esbjerg

Esbjerg Betonvarefabrik

A/S

Veldbæk
Esbjerg

Tlf. Esbjerg 4375

Raadgivende Ingeniører,
Civilingeniører

J. ANDERSKOUV & J. KROGH-JENSEN

Projektering af:

Varme- og Ventilationsanlæg,
Bygningsinstallationer,
Kloaker, Vandværker, Jernbeton



TORVEGADE 12
ESBJERG . TELEFON 2140

Esbjerg Eksportmarked & Kreaturstalde

Esbjerg

LAURITS RØNN

Fiskeeksportør

Esbjerg, Ny Havn
Tlf. 974

ESBJERG TAXA

TELEFON 2601

Aktieselskabet

L. Bøtkers Tømmerhandel

Trælst - Bygningsartikler
Morsø Støbegods
Gulvbelægning

Esbjerg - Nygaardsvej
Tlf. 1962 - 1963

Esbjerg Fiskeauktion
Chr. Boye

Johan Olsen & Co.

Aktieselskab

Specialforretning
i
Bygningsartikler

Esbjerg - Østre Dokkaj

Tlf. 2045 (4 Ledn.)

Borggaarden Esbjerg

Torvegade 5 - Tlf. 403 - 1527

Stedet, hvor man morer sig!
Stedet, hvor man spiser godt!

DANS OG ARTISTER

Det er ikke alle, der ved —

- at der fra 23. maj indsættes hurtige gennemgående tog mellem Thisted og Århus to gange daglig i hver retning med en rejse tid på fire timer.
- at den udvidede trafik over Grossenbrode har skadet turistbesøget i sydjylland.
- at stationsforst. Møller, Helsingør, ønsker at der inddæmnes et stykke i Øresund for derved at skabe bedre rangerplads på stationen.
- at Ålborg skibsværft skal bygge den nye båd til Havnegade—Malmø overfarten. Båden skal have plads til 1200 rejsende og 10 biler og skal være færdig til aflevering i foråret 1955.
- at der er åbnet nye DSB rejsebureauer i Kolding, Randers og Odense.
- at persontrafiken på strækningen Tønder—Sdr. Løgum fortsætter foreløbig i sommerhalvåret.
- at togene til og fra Herning fra 23. maj vil blive ført under de to store viadukter for Ringkøbingvej i Holstebro.
- at en kvindelig vicedirektør for Moskvas undergrundsbane har besøgt DSB. Da damen havde startet sin karriere som lokofyrbøder, var hun interesseret i at se nogle danske maskindepoter. Her sprang hun scenevant op på et loko og prøvede ventiler m. m.
- at det nye My loko kører et eksprestog fra Nyborg til Odense på 18½ min.
- at biltrafiken på overfarterne viste en stor stigning i påskedagene, mens persontrafiken var faldende. Fra korsør var stigningen 30,8 %, fra Nyborg 30 %, fra Helsingør 36,26 %, fra Gedser 123,2 % og fra Grossenbrode 209,1 %.
- at jernbanepersonalet i Tønder i løbet af de sidste tre år er blevet 73 mand mindre.
- at Lyngby-Tårnbæk kommune ikke er interesseret i S-bane til Lundtofte, det skal Nærum-grisen nok klare, siges der!
- at det nu synes at have lange udsigter med Rødby-Fehmern ruten, idet tyskerne ikke mener, at de kan bygge deres forbindelsesveje før om 20 år.

at det danske lokopersonale fra 23. maj skal føre »Nordpilen« helt til Hamborg. Tidligere blev den danske motorvogn udskiftet med damploko i Flensborg.

Kværlanten spærger



Er det ikke muligt, at bl. a. VINGE-HJULET kan få indført ensartet skrivemåde m. h. til DSB. DSB er et egennavn, og der skal følgelig ikke punktum mellem bogstaverne.

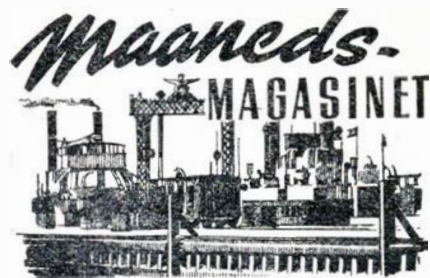
Hvordan kan det lade sig gøre, at politiet fik nye lødne huer den 1. februar, nye kasketter den 1. marts og nye gabardinekapper den 20. marts hele styrken samtidig, når statsbanernes personale kun kan få en enkelt uniformsgenstand til rent tilfældige tidspunkter.

Det er vel en tilfældighed, at når en station oprykkes fra 11. lkl. til 7. lkl., er stationsmesteren som regel lige ved at gå af, og når en station nedrykkes fra 7. lkl. til 12. lkl. er stationsforstanderen som regel lige udnævnt?

Er det Københavns Godsbanegaards anseelse om sig selv, der er årsag til, at stationen stadig ikke er gået over til at benytte stationsstempel med nummer i?

Ville det være uoverkommeligt at lade toiletterne i de gennemgående tog rengøre en gang eller to undervejs på hver tur?

Hvorfor skrives der til stadighed i dagspressen om statsbanernes trafikmonopol på Storebælt, når der ikke er noget monopol, men at det en enhver tilladt at udføre færgefart hvor som helst det ønskes.



Dræbte

TINGLEV d. 7. april. En to-årig pige, datter af stationsbtj. A. Hansen, Tinglev, blev i dag påkørt og dræbt af et tog lidt syd for Tinglev, hvor hun var krøbet ind på banen.

STENGÅRDEN d. 22. april. En 19-årig motorcyklist kørte i eftermd. ind foran motortoget på overskæringen ved Stengården st. på Slangstrupbanen. Han dræbtes på stedet. Der er blinklys og alarmklokker ved overskæringen.

GEDSER d. 24. april. En 65-årig jernbanearbejder Carl Janssen, Gedser, blev i formid. påkørt og dræbt af et rangerloko på drejeskiven på Gedser st. Janssen var beskæftiget med at banke rust af drejeskiven, var på vej op gennem et hul i drejeskiven, da maskinen kom ud fra remisen. På grund af støj fra en rusthammer, der arbejdede ved trykluft, har Janssen ikke kunnet høre maskinens advarselssløjt.

Biler mod tog og bomme

FREDERIKSLUND d. 2. april. En 25-årig motorcyklist kørte i eftermd. i fuld fart mod de sænkede bomme ved Frederikslund st. Han slyngedes op over bommen og faldt ned på sporet. Han pådrog sig en svær hjernerystelse.

MIDDELFART d. 7. april. En personbil blev ved 16,30-tiden påkørt af Nordvestfynske jernbanes motortog på Odensevej overskæringen. Der skete kun materiel skade.



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

ÅRHUS d. 7. april. Et godstog med 16 vgl. sten påkørte ved 10-tiden en lastbil, da toget var på vej fra Århus Ø over havnen. Der skete betydelig materiel skade.

ESBJERG d. 7. april. En lastbil, der var parkeret på tværs af sporene på Esbjerg havnebane, blev i aften påkørt af et rangertræk, der kom fra fiskerihavnen.

RYGÅRD d. 10. april. Toget, der passerer Rygård st. ved 13-tiden påkørte i dag en lastbil, der kørte over foran toget. Føreren af bilen forklarede, at han godt nok havde set blinklyset, men at hverken fodbremse eller håndbremse virkede. Kun materiel skade.

NØRRESUNDBY d. 13. april. Ved overskæringen lige øst for Limfjordsbroen blev en lastbil påkørt af et motortog. Til trods for at stfst. Friis og motorvognsfører Villy Damborg begge har set blinklyset fungere før toget afgik fra stationen, hævder føreren af bilen, at det først kom i gang, da han var ved overskæringen. Motorvognen fik forpartiet trykket ind, så den ikke kunne fortsætte.

RAMME d. 23. april. Ved 6-tiden kørte en lastbil ind foran toget på overskæringen vest for Ramme st. Togets dieselmotorvogn ramte døren til førerhuset på bilen, og de to mand, der sad deri blev alvorligt kvæstede. Også motorvognen blev så beskadiget, at den måtte en tur til Scandia.

Andre uheld

BIRKERØD d. 1. april. På strækningen mellem Allerød og Birkerød havde man bemærket uorden i første morgentogs bremsesystem. I den anledning stod togbetjent Bruno G. Hansen, Roskilde, ud på trinbrættet for at se, hvad der kunne være galt. Ved indkørslen på Birkerød st. tog Hansen sig ikke i agt for den høje peronforkant, hvor han blev ramt og slynget hen ad perronen, hvor han blev liggende bevidstløs. Han havde pådraget sig alvorlige indre kvæstelser.

HERFØLGE d. 2. april. Da et eksprestog ved godt 22-tiden skulle overhale et godstog på Herfølge station, holdt godstoget ikke sporfrit og bageste vogn blev påkørt

af eksprestogets maskine. En postpakmester i eksprestogets postvogn pådrog sig en hjernerystelse. Ellers skete der kun materiel skade.

HORSENS PRIVATB. d. 2. april. Remisearbejder Chr. Nielsen, der havde været alene i privatbanernes remise i ca. 20 min. blev ved 22-tiden fundet liggende blødende og bevidstløs.

SVENSTRUP JYLL. d. 5. april. Et prøvetog fra Ålborg Privatb. kørte i eftermd. mod stopperen i et blindspor på Svendstrup st. Det var et af banernes ældste dieselloko, der havde været til hovedreparation, men ved indkørslen på stationen svigtede bremserne fuldstændig. Fire af togets personvogne blev fuldstændig knust. Ingen af personalet kom noget til.

HADERSLEV d. 7. april. For tredje gang i løbet af de sidste 2½ år afsporede i dag et motortog på strækningen Haderslev by —H. Eksperter vil nu forsøge at finde årsagen til afsporingerne.

KORSØR d. 13. april. M/f Dronning Ingrid blev ved 22-tiden af vind og strøm drevet ind på fyrbøjen Koen ved Korsør. Der skete nogen udenbords skade, og indvendig sprængtes -et kølevandsrør, der fyldte de nederste saloner med vand.

HATTING d. 13. april. Som følge af varmløben aksel faldt akselkassen ved 4-tiden af en godsvogn og afsporede vognen på strækningen mellem Hatting og Horsens. Ved 10-tiden var sporet atter farbart.

ROSKILDE d. 13. april. Ved 7-tiden blev en af postvæsenets perron-traktorer påkørt af et rangertog. Føreren af traktoren sprang af, da han så den faretruende situation.

ROSKILDE d. 18. april. En dame med et et-års barn på armen forsøgte ved 17-tiden at springe på et tog, der havde sat sig i gang. Hun mistede balancen og faldt om på perronen. Barnet trillede fra hende og faldt ned mellem sporet og perronen. Hverken barnet eller moderen kom noget alvorligt til.

ÅRHUS H d. 21. april. En af postvæsenets rangertraktorer blev i dag påkørt af et rangerloko. Føreren af traktoren nåede ikke at springe af. Han fik kvæstet det ene ben.

HELGOLAND d. 28. april. En af køreledningstjenestens motortroljer med påhængende svejseaggregat var på vej ad venstre spor fra Hellerup til Helgoland st. Troljen fortsatte imidlertid videre mod Østerport, hvor den kort efter kørte mod en Mo-vogn, der kom fra Østerport. Banearb. N. Nansen, Fb, og jernbanearb. E. A. Petersen, blev begge meget alvorligt kvæstede.

I Jernbane-Bladets september nr. 1953 gjorde vi opmærksom på det farlige og uholdbare i, at man ved et A-cirkulære har annulleret sikkerhedsreglementets bestemmelser om kørsel med tungtlæssede troljer for køreledningstjenestens køretøjer.

LUNDE d. 28. april. Da en 7-årig pige i dag kørte over overskæringen ved Lunde st., blev hun påkørt af et motortog og alvorligt kvæstet.

J. Krüger & S

Vandforsynings- og vandbehandlingsanlæg bl. a. til brug for lokomotivføddevand.

Elektrolytisk Vandbehandling
Pumper . Ventilation

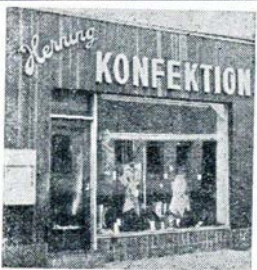
KØBENHAVN K

Christiansgade 22 . Tlf. 4726
Telgr.: Softwater

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:



Herning Konfektion
ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



HOLBÆK AUTO-LAKERING

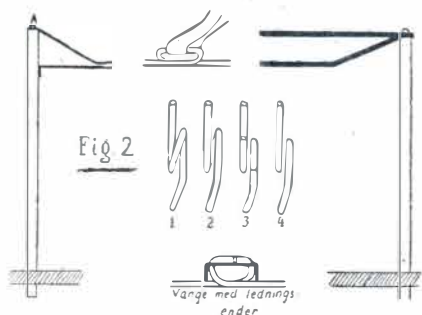
v/ E. Søgaard Jensen
Roedsvej 11 . Telefon 2490

Busser Personvogne

MODEL JERNBANE

ved Villy Jonvald

I fortsættelse af byggevejledningen i aprilnummeret for en modelbane efter køretrådssystemet, skal her først behandles montagen og ophængningen af køretrådene. Til master bruges 5 mm runde blomsterpinde, der skæres ud i passende længde. De fastgøres med koldlim i huller langs banevolden og skal have toppen $9\frac{1}{2}$ cm over banevolden. Køretrådene skal være hævet ca. $7\frac{1}{2}$ —8 cm over banevoldens overflade. Forinden masterne rejses, er det imidlertid klogt at montere bæreanordningen. Dette er skematisk vist på tegningen figur 2. Bæreanordningen består af 4 mm brede blikstrimler, som kan klippes ud af gamle konservesdåser af hvidblik. Der bores hul i masten som vist ved A på tegningen, men skruen her skal dog



1 Ophængningsløkke fra oven 2 Ophængningsløkke fra nedre
3 Ombukkede ledningsender fra oven 4 Ombukkede ledningsender fra nedre

først fastgøres senere. Køretråden ($1\frac{1}{2}$ mm) bukkes derefter i løkker med samme afstand som masterne, og således at tråden på løkkens underkant ligger parallel med sig selv i vandret plan, dette for at strømaftageren kan glide uhindret på tråden. Den letteste måde at samle de forskellige ender af trådene på er naturligvis ved lodning, men man kan dog også samle dem som vist på tegningen. (Nederst i midten). På stationerne er det klogt at anvende små ledningsender, idet den korte masteafstand (ca. 20 cm) gør det vanskeligt at bøje køretråden både i løkker og i profil efter sporenes krumning. På fri bane holdes bedst en maste-

afstand af 24 cm, og køretråden behøver ikke at bøjes efter kurvernes krumning, da et mere ensartet slid af strømaftagerne, ligesom på rigtige elektriske baner, opnås ved at hænge trådene i lige stræk mellem masterne. Når masterne er fastgjort og vangerne monteret kan trådene hænges op. Løkkerne føres ned fra oven og ud i blikkets yderste position. Når dette er sket, og det er efterset, at trådene har den rigtige højde, klemmes blikket sammen lige bag løkken, og køretråden sidder urokkeligt fast. En skrue sættes i toppen af masten, og ophængningen er tilendebragt.

Strømdirigeringen på en køretrådsbane er et temmeligt vanskeligt problem, såfremt man ikke har gennemisolerede vogne. Men er dette tilfældet, kan strømkredsløse let opbygges i sektioner, således at de gøres ledende eller strømlose uafhængige af strømtilførelsen. Det gøres på den måde, at man med passende mellemrum indskyder små mellemsektioner helt uden strøm. De må ikke være længere end lokoets yderste hjul kan nå hen over den. Sektionen er som før nævnt uden enhver forbindelse, skal toget standse, afbrydes for tilbageledningen fra den sektion, hvor standsningen skal ske, og så snart den første bogie på den første vogn er nået ind på den lille strømlose mellemsektion, standser toget. Skal toget køre lige gennem sektionen, er der åbent for tilbageledningen, og lokoets forreste hjul vil derefter være inde på den nye strømførende sektion, inden det bageste hjul har forladt

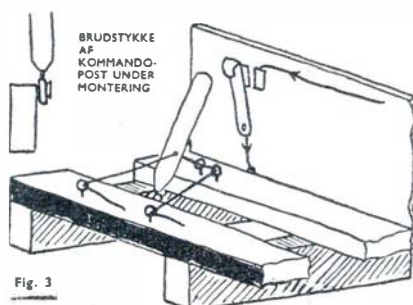


Fig. 3

den forrige sektion, og toget vil derfor fortsætte sin kørsel, fuldstændig fri for ryk eller stød. Har man ikke gennemisolerede vogne, må det absolut tilrådes at køre med trækraft forsynet med perfektomskifter, men man får derved ikke den store fordel det er, at kunne køre med flere tog, der kan stoppe og starte uafhængigt af hinanden.

Som omtalt i sidste nummer, er det af væsentlig praktisk betydning, at sporskifterne er fjernbetjente, og aprilnummeret bragte en byggevejledning for sådanne sporskifter, og her skal så fortælles om snoretrækkenes indførelse i kommandoposten og bygningen af denne. To lange lister med tværnsnit på ca. 1 gange 2 cm monteres ved hjælp af lim og stifter på tværlister af samme dimensioner, der forinden er påsat en skiftestang. (Se tegningen fig. 3). Tværlisterne er 7 cm lange og vender på højkant, een tværliste pr. sporskifte. Skiftestangen er en 7 mm blomsterpind, der i den ene ende forsynes med en øsken. Gennem denne sættes en fladhovedet skrue, der spændes i den tilhørende tværliste. Gennem et hul i pinden føres nylon snoren, der er ført frem fra sporskiftet, og en skrue spændes i hullet for at holde snoren fast. Ved at bevæge sporskiftestangen frem og tilbage, vil sporskiftet derved omstilles. I kommandopostens forkant monteres de fornødne afbrydere, der kan købes i hobbyforretningerne, og man kan herefter dirigere såvel tog som sporskifter fra samme sted.

Nyt fra Tyskland

Fra den her i foråret afholdte legetøjsmesse i Nürnberg bringer vi et billede af Märklins nyeste maskintype DA 800, der vil komme på markedet til efteråret. Prisen i D-mark er foreløbig 39,50, hvilket må siges at være billigt.

PERSONALEHÅNDBOGEN 1954 DANMARKS PRIVATBANER

udkommer april/maj d. a.

Pris 3.50 kr.

Ved indsendelse af beløbet sendes bogen portofrit

Overtrafikassistent

ULLITZ JENSEN

Rudkøbing

Postgiro 18389

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

Jernbanerestauranten

SKIVE H — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684
Ny Indehaver

Dagens Middag,
2 Retter veltillavet Mad

3.50

Frisklavet Kaffe
hele Dagen fra Kl. 6

Aarhus

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Udfører Arbejder for D.S.B.
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

Chr. Søndergaard

Kolonial - Vin - Delikatesse

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

Laurits Thomsen

Snedkeri og Inventarer

Udfører Arbejder for D.S.B.

Aarhus. Ny Munkegade 40B. Tlf. 26854

Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler
anbefales. — Kaj Hansen.

Aarhus . Klostergade - Paradisgade
Tlf. 20233-29255

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori
Leverandør tlf DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 25
Tlf. 22053

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalføjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

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

Aktieselskabet

Jydsk Neon



Mejlgade 35
Aarhus

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Tlf. 60193

Otto Knudsen

Aut. Elektro-Installatør
Udfører Arbejder for D.S.B.
Voldbækvej . Tlf. Aarhus 60 234
Brabrand

M

RIIS
SKANDERBORG TLF. 590

Manufaktur . Trikotage

Silkeborg

Kemisk Tøjrensning
Presning og Farvning

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

Vejle

DANSK-HOLLANDSK
VEJLE

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

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

Erik Madsen & Søn

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

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

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

Husk

Anna Andersens Eftf.

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

E. DAHL

Aut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Løsning . Tlf. 127



PRIVATBANEN NYT

Privatbanekommissionen nedsat

Trafikministeren har nu nedsat en kommission, der skal se på privatbanernes forhold, og i kommissoriet gives der det nedsatte udvalg særdeles vidtgående myndigheder.

Kommissionen har til opgave at undersøge alle forhold omkring privatbanernes fremtid og skal bl. a. tage stilling til den fremtidige drift.

Det fastsættes, at kommissionen skal udarbejde et udkast til et lovforslag, og man ønsker en betænkning afgivet i løbet af efteråret 1955.

Kommissionen har følgende sammensætning: Kontorchef Bang Christensen, formand, vejdirektor K. Bang, direktøren ved tilsynet med privatbanerne P. Harboe, ekspeditionssekretær Mogens Rützou, fuldmægtig Aage Munkgaard, amtsrådsmedlem, gårdejer Chr. Bendixen, Gesten, overdyrlæge J. A. Larsen, Aars, landsretssagfører Poul Svanholm, Ålborg, borgmester Richard Jacobsen, Kastrup, direktør C. Kuhlmann, Hillerød, driftsbestyrer P. Hansen, Odense, overtrafikassistent H. Hørsholm, Ålborg, togfører M. Sølund, Kolding, og som stedfortræder fuldmægtig Chr. B. Heilesen, sekretær, trafikministeriet.

Hvalpsundbro

Ålborg Privatbaner har på et møde, hvor banen stod som indbyder for at

Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21 · Tlf. Byen 145

København K.

fremstøtte banens ønske om at få fremmet planerne om en bro ved Hvalpsund.

Mødet resulterede i vedtagelse af følgende resolution:

Man henstiller indtrængende til Ålborg og Viborg amtsråd at foranledige optaget forhandlinger om bygning af en landevejsbro fra Hvalpsund til Sundsøre for vejfondens midler. Foreløbig ønsker man bundundersøgelser og skitseprojektering med kalkule over udgifterne udført for fondens penge. Den århundredgamle forbindelse mellem Salling-Mors og Himmerland bør af erhvervsmæssige, turismæssige og kulturelle grunde befæstes gennem bygning af broen. Overfarten har vist sin berettigelse, men samkvemmet vil mangedobles, hvis broen bygges, hvilket vil være i pagt med tidens udvikling af automobilismen. Den af Ålborg Privatbaner siden 1927 drevne færge er blevet utidssvarende, og banerne ser sig ikke i stand til at skaffe midler til færgens fornyelse.

Der nedsattes derefter et udvalg til at arbejde videre med sagen.

Hvalpsund havn

Har De lyst til at blive havneejer, kan De blive det, uden at det koster Dem en øre. Til gengæld skal De ikke regne med at spinde guld på foretagendet, der muligvis vil vise sig at være en førsteklases underskudsforretning. Det drejer sig om Hvalpsund havn, som Ålborg Privatbaner har drevet siden 1927. Havnen er blevet en kostbar fornøjelse for banerne, og efter at sundhedskommissionen i Hvalpsund har stillet en række krav, som sammen med andre lokale ønsker vil koste 140—150.000 kroner, vil banerne gerne af med havnen. Der kan i nær fremtid ventes holdt en forhandling i trafikministeriet, hvor banerne vil søge at nå til en ordning, da man ikke har penge til at opfylde ønskerne.

Troldhedebanens forflyttingsag

Den 1. december i fjor blev trafikkontrolør V. Sørensen, hovedkontoret Kolding, forflyttet til stationsforst. ved Gesten st. Sørensen anlagde derefter sag mod banen, idet han krævede banen dømt til at anerkende, at udnævnelsen var ugyldig, og at banen efter eget valg skulle genindsætte ham i hans hidtidige stilling som trafikkontrolør med tjenestested i Kolding eller afskedige ham med pension i overensstemmelse med lønningsreglementet.

Landsretten fastslog, at banen ikke har haft hjemmel til uden ansøgning at udnævne trafikkontroløren til stationsforst., og Sørensens krav skal derefter efterkommes. Banen skal desuden betale 800 kr. i sagsomkostninger.

Banens bestyrelse fik sagen forelagt, idet der skulle tages stilling til eventuel appel. Banernes fællesrepræsentation havde i forvejen givet tilsagn om at fore sagen for højesteret. Imidlertid forelå der en skrivelse fra stationsforst. Sørensen, hvori han erklærer sig indforstået med den trufne ordning under forudsætning af, at banen ikke appellerer dommen. Under disse forhold vedtog bestyrelsen ikke at appellere dommen.

Slut med billig billetordning

Ålborg Privatbaner ønsker ikke mere at være med til billige week-end billetter, idet denne havde betydet større udgifter og mindre indtægter for banerne.

Også Skagensbanen har meldt fra, da forsøget havde kostet banen 6000 kr. i forhold til billetsalget i samme periode forrige år.

Trafikordning

De private rutebilejere har i den seneste tid vist stor interesse for at gå ind i en trafikordning med privatbanerne. Ålborg Privatbaner havde sendt rutebilejerne indbydelse til forhandling om spørgsmålet.

Det skulle herefter være næsten helt sikkert, at nyordningen kommer. Realitetsforhandlingerne mellem parterne vil omfatte de nærmere enkeltheder, men om princippet er der ingen uenighed: Togbilletter skal kunne bruges til rutebil på



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515



Tag til Odsherred
I ODSHERREDSBANENS TOG

Rejs i Odsherred

MED ODSHERREDSBANENS BUSSER

Ring til Holbæk 2080

hjemturen — eller omvendt. Det vil betyde, at de rejsende får flere forbindelser at vælge imellem.

Også Odsherredsbanen har allieret sig i et trafikelskab for Odsherred, og vi skal bringe mere herom i næste nr.

Svendborg—Nyborg banen

Banens repræsentantskab har afsluttet ny fem-årig forpagtningskontrakt med DSB. Hidtil har DSB betalt baneselskabet 80.000 kr. årligt, men efter den nye kontrakt skal selskabet betale DSB 220.000 kr. i afgift for at DSB driver banen. Selskabet betingede sig, at kontrakten fra selskabets side kan opsiges med et års varsel til en 1. april, men henblik på evt. likvidation før periodens udløb.

Nakskov—Rødby banen

Banens skinnebus er solgt til Varde Nr. Nebelbanen for 168.000 kr. Lollandsbanen ønskede også at købe den, men ville ikke følge med i pristilbudet. Rødbybanen og Kragensbanen ejede i fællesskab en skinnebus og halvparten i denne er solgt til Kragensbanen. Kragensbanen har købt 5000 førstesorteringssveler, og vandbygningsvæsenet og Ålborg Privatb. har købt 20 km spor. Rutebilejer O. Larsen, Maribo, har købt remisen i Rødby for 22.000 kr. Larsen har også købt læskurene på de fire trinbrætstationer for 300 kr. pr. styk. Læskurene skal opstilles langs bilruten. ØSJS har købt postvognen. Remisen i Nakskov er købt af Nakskov kommune for 6.000 kr. Når remisen solgtes så billigt, skyldes det, at den står på Lollandsbanens grund. Det er dog meningen at bevare bygningen på stedet og indrette den til rutebilstation for oplandsbusserne.

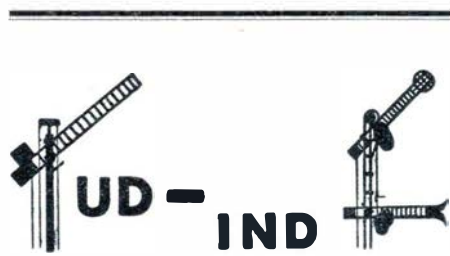
Kjellerupbanen har solgt 3 damploko til en grosserer i Hillerød, der vil ophugge dem. De ventes at give ca. 90 tons jern og 4—5 tons metal. Det ældste loko var fra banens åbning i 1912.

Hornbækbanen. Da fhv. borgmester P. Christensen, Helsingør, har ønsket at trække sig tilbage fra formandshvervet i Hornbækbanen, har man i stedet valgt borgmester Sigurd Schytz, Helsingør.

Kalvehavebanen. Udgifterne til Kalvehavebanens sidste modernisering, der var anslået til 200.000 kr., er blevet 7700 kr. dyrere end beregnet, idet skinnebusen på grund af prisstigningen kom til at koste 8508,80 kr. mere end antaget, medens opførelsen af en remise til skinnebusen ved Kalvehave station er blevet 754,77 kr. billigere end beregnet.

Ålborg Privatbaner vil i sommerens løb nedlægge ledbevogtningen ved 35 overskæringer, hvor der i stedet anbringes blinklyssignaler. Derved kan en del stationer også lukkes på visse tider af døgnet.

Banerne råder for tiden over fire rutebilkoncessioner, der ikke benyttes. Med sommerkøreplanens ikrafttræden vil en af dem blive sat i gang på ruten Dronninglund—Sæby—Frederikshavn.



Struer

Trafikkontrolør C. A. V. Foght, Struer, er forfremmet til stationsforst. samme sted, hvor stfst. G. A. M. Svindt har søgt afsked på gr. a. alder (69 år).

Fiskebæk

Trafikesp. K. R. Nielsen, Enghave, er forfremmet til stationsmst. i Fiskebæk, hvor stmst. H. Jensen e. ans. er flyttet til Kokkedal st.

Espe

Stationsmst. M. C. H. Madsen, Vester-Skerninge, er e. ans. flyttet til Espe st., hvor stationsforst. J. V. Jensen e. ans. er flyttet til Kværndrup.

Kokkedal

Stationsmst. H. Jensen, Fiskebæk, er e. ans. flyttet til Kokkedal, hvor stations-

forst. K. S. Borreschmidt har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Ørbæk

Stationsmst. J. C. Abildskov-Larsen, Skibbild, er e. ans. flyttet til Ørbæk, hvor stationsforst. P. S. Møller er død (57 år).

Sønderlev

Stationsmst. Kaj Nielsen, Sønderlev, er flyttet til Kaas st., hvor stmst. M. Pedersen har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

Dødsfald

Pens. banefmd. Vald. Hansen, TFJ Thisted, 84 år.

Pens. trafikktl. N. S. Petersen, Frederiksberg G, 83 år.

Pens. pakmester Gustav Møller, Helsingør, 81 år.

Pens. kedelp. ovpt. C. Christensen, »Krolle«, Kh, 80 år.

Pens. togfører O. K. Kristensen, Thisted, 79 år.

Pens. banenæstfmd. Jens Lang, Vrå, 77 år.

Pens. togfører H. P. E. Jensen, Østerport, 76 år.

Pens. stationsforst. V. A. Spøhr, Brande, 75 år.

Pens. portier C. V. Brown, Kh, 73 år.

Pens. lokofører J. C. Christensen, Mdt. Gb, 73 år.

Pens. fuldmægtig A. P. Acthon, Kassererkontoret, 73 år.

Pens. ledvogter H. Bendixsen, Fredericia, 70 år.

Pens. lokofører Jens Andersen, Nakskov.

Pens. lokofører H. C. K. Poulsen, Mdt. Gb, 69 år.

Pens. banefmd. Fr. Bendix Pedersen, Fruens Bøge.

Pens. lokofører J. A. M. Nielsen, Mdt. Gb, 68 år.

Pens. banebetjent A. M. Enevoldsen, Fredericia, 66 år.

Pens. rangermester H. P. Jakobsen, Kh, 63 år.

Pakhusfmd. L. H. C. Andersen, dep. for f. sager, Århus, 56 år.

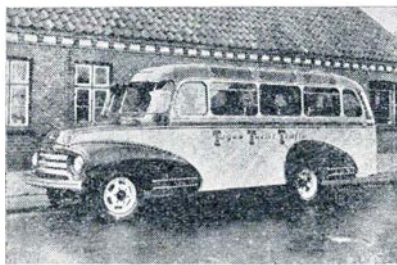
O.banehåndværker Søren Andreasen, svejseskol. Kh, 45 år.

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

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028



K. K. Jensen - Karosserifabrik

SPØTTRUP - Tlf. 61

MODERNE BUSSE

bygget af Fagfolk

Vi løser enhver Opgave, stor eller lille - og saa er vi præcise.

FORLANG TILBUD



Malermester N. Nicolajsen

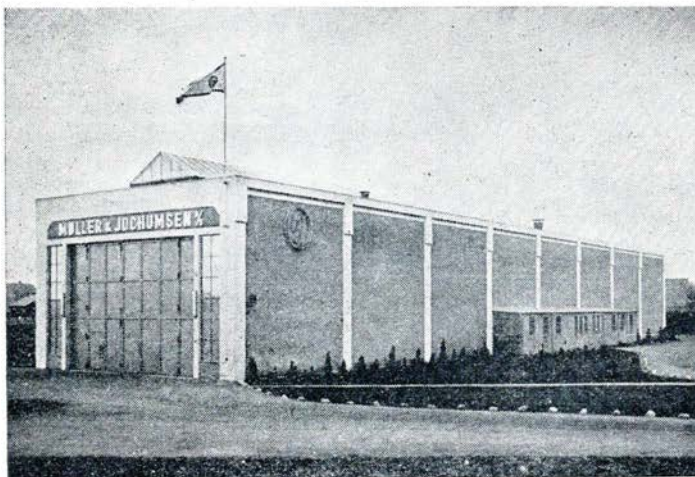
Autolakerieriet »Højglans«, Horsens, har for nylig udvidet virksomheden med et ultra-moderne anlæg til ovnlakering af rutebiler og personvogne. Hvad denne nye fremgangsmåde betyder i besparelse af tid og penge er meget betydeligt, og man kan godt sige, at den vil virke revolutionerende på autolakerieret. Malermester Nicolajsen har forstået at oparbejde autolakerieret »Højglans«, så at firmaet i dag står som provinsens største og mest



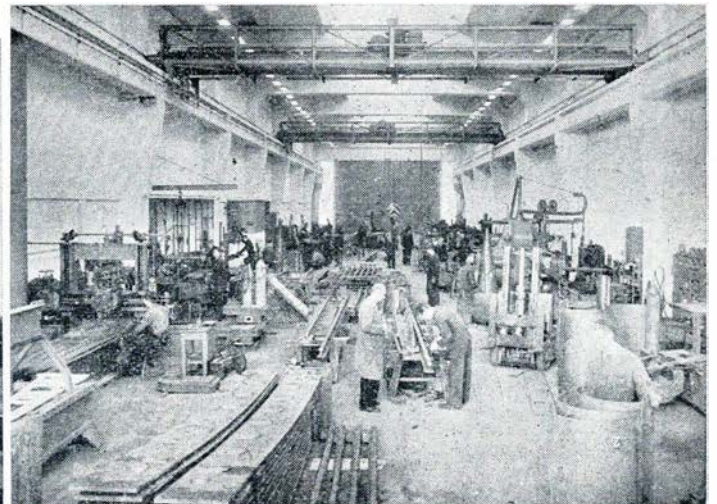
moderne autolakereri. Ca. 300 større og mindre vogne passerer hver måned denne store virksomhed, og det nye anlæg til ovnlakering af automobiler har allerede vundet stor påskønnelse hos det automobilkørende publikum, at anlægget, den stærkt forkortede leveringstid til trods, al-

lere er fuldt udnyttet.

Man må lykønske malermester Nicolajsen for det friske initiativ, han her på s. fremragende måde har vist. Vi skal i Jernbane-Bladets ordinære nummer give en rent teknisk redegørelse for det nye anlæg.



Møller & Jochumsen Aktieselskab, Horsens, har udvidet virksomheden med en moder-



ne, nyopført afdeling i Thorsted for tilvirkning af jernbanemateriel. Det fine, gamle firma er i stot vækst, og dets frem-

bringelser eftertragtede og værdsatte ikke alene i udlandet, men også af DSB og Danmarks privatbaner.

Malerfirma
Andersen & Jensen
Sct. Paulsgade 7 · Tlf. 36525
AARHUS

Tilbud og Overslag gives - Udfører Arbejder for DSB

Tidstab og Kvalitet

er af afgørende Betydning, naar en Bus eller Rutebil skal males. Spørg os om Leveringstid og Pris — og regn saa selv Besparelsen ud.

Autolakerieret »**HØJGLANS**«
N. NICOLAJSEN

Horsens — Tlf. 295 - 3058

Leverandør til DSB og Privatbanerne

Chr. Jacobsens Maskinfabrik, Horsens,
 der er etableret 1916, driver maskinfabrik og kedelsmedie samt fabrikation af jernkonstruktioner, dampkedler og pumpeanlæg. Virksomheden har en del eksport til de øvrige skandinaviske lande af bl. a. meget store pumper til grubedrift. Til Finland er således leveret een af de største pumper i sin art, der er bygget herhjemme. Pumpens sugerør er ca. 400 mm i diameter og så stort, at een af virksomhedens lærlinge kunne kravle ind i det. Pumpens kapacitet er da også 100.000 liter grubevand i timen.

Jeg har med fornøjelse fulgt Horsens Privatbaners udvikling gennem tiderne, skriver fabrikant Jacobsen til os. Vi har et lille sommerhus nær Klakring st. og benytter banen så godt som hver week-end. Turen til Juelsminde er interessant og smuk, og det er en fornøjelig befolkning at køre sammen med — først med damplokoerne, derefter med mo-vognene og nu med de moderne skinnebusser. Vi glæder os over denne udvikling af banen og den gode service.

Handelsbanken, Horsens,

der har filialer i Juelsminde og Hornsyld, har fra første færd været Horsens Privatbaners bankforbindelse. Handelsbanken, der er grundlagt 1. april 1881, flyttede til dens nuværende ejendom den 26.6.1933 fra Jessensgade. Handelsbanken, der stadig er i fremgang, fordi dens kunder, takket være bankens forstående og formålstjenlige vejledning, også trives, beskæftiger i dag 36 medarbejdere.



Handelsbanken, Horsens



Dampvaskeriet »Thor«, Horsens,
 er grundlagt 1906. 1. januar 1910 blev firmaet overtaget af direktør Seedorf og ef-

ter hans død i 1942 videreføres Dampvaskeriet »Thor« af hans enke samt en datter og søn. Denne moderne virksomhed,

der beskæftiger ca. 30 medarbejdere, har kunder og vogne overalt i Horsens store ømland.

*Det solide Bindeled
 mellem en Jernbane og dens
 Kunder er*

**Svogerslev
 Læssetransportøren**

Holbæk

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. 1558 Privat: Tlf. 1639



M. JESPERSEN

Aut. Skorstensfejermester

Holbæk . Rosen 6 . Tlf. 669

Sv. Aa. Nielsen

Brolægger & Entreprenør

Aut. Kloakmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Riffelhavevej 19 . Tlf. 1424

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

køber metal, jern, klude, ben,
m. v. til højeste dagspris

Holbæk . Parallelvej . Tlf. 1167

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

Beton Cyklestativer WB

armeret 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



Obs. Obs.

Denne specielle nyheds-service er udelukkende anlagt og etableret for de stærke og robuste naturer, der kan staa for uvarslede chock — — alle andre tilraades det at fornægte sig dette farlige stof.

Red.

Nye håndskrifter fundet

Det har vakt den allerstørste opmærksomhed, at redaktionens historiske sektion forleden under studier af vore banners sagatid har gjort et enestående fund.

Under arbejdet i arkiverne er man stødt på et hidtil upåagtet arkivalie, der har vist sig at være intet mindre end et originalt gammelt håndskrift, der som aktstykke kan få den allerstørste betydning.

Vi skynder os — først af alle — nedenfor at gengive fundet i facsimile.

Det vil endnu være for tidligt at fordybe sig i den videnskabelige side af sagen, idet man tålmodigt må afvente de etnografiske eksperters grundige undersøgelser.

Men der kan dog på nuværende tidspunkt allerede foretages visse interessante konstateringer. Det har således straks voldt adskilligt hovedbrud hvem aktstykkets hovedperson kunne være. Han be-

Orde: Hist. Fundet

25/12-1940

De skulde skamme dem, at lade Folk rulle og bruge
deres Skrivemaskiner som Spræbøger. De er den
Sjældne Gæst den findes i hele Danmark og Grønland
Tjeldsted. Og de muler med den Stanford de giver Dødt
himm og sans abgaler de Folk Peng på en gammel
ustrangeret Skrivemaskine.

De skulde skamme dem
— — — — —

H. Hansen - S. Rasmussen
A. Petersen
M. Hansen

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

nævnes kun »Mister Knudsen«, men adskillige kendte forskere har dog samstemmende ment at kunne identificere ham som sagnfigur — P. Knutzen —, hvis eksistens kun antydningvis har kunnet eftervises i et iøvrigt omfattende og udtømmende historisk kildemateriale, men hvis hele virke datidens digtning har tillagt en sjælden indsats og dygtighed og vovemod.

Så sandt sådanne livsytringer altid af-foder en vis reaktion og misundelse, må formentlig det fundne ses og vurderes i dette lys. En særlig sagkyndig har da også ment at kunne henføre de underskrevne til at være medlemmer af en af sam-

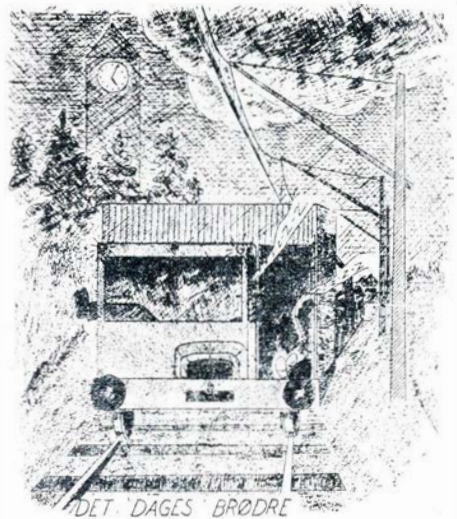
tidens så hyppige Storm-P.-bander, om hvilke adskillige bevarede ristninger endnu véd at fortælle, og om hvem betydelige historiske specialister tillige mener at vide, at de særlig udmærker sig ved betragtelige — ja, rent legendariske — pro miller.

Aktstykkets emne er et af datidens primitive meddelelsesmidler, som fundets centrale figur klogeligt havde ladet indrette til offentligt brug efter indkast af nogle småmonter (som dengang endnu havde en vis værdi).

Iøvrigt vil vor facsimile tale for sig selv.

— fax.

S-togs forsinkelser



I anledning af, at dagspressen har fundet et kært emne i at skrive om enkelte S-togs forsinkelser, har vi haft vor tegner ude for om muligt at kunne tage et rids af årsagen til disse forsinkelser. Ude i nærheden af Gentofte lykkedes det ham at finde grunden til første morgentogs forsinkelse. I samme anledning er der nu opslået meddelelse i skinneslibevognen om, at det er personalet forbudt at benytte vognen til »at slibe sig en skraber«!

Nødherberge i Gedser

DSB har nu oprettet en filial af »Himmelekspressen« i Gedser, idet man har oprangeret fire gamle 1. kl. vogne på Gedser st. til brug for det personale, der ikke kan skaffe sig logi der i byen.

Returpost

Vi har modtaget et af vore abonnements indbetalingskort retur med følgende påtegning:

»Adressaten død og bortrejst. Opholdssted ukendt.

Ole Olsen, landpost«.

— og så var der

stationen på Kystbanen, der altid bliver besat med en OPkomling.

Strandparkens Restaurant

Holbæk Tlf. Holbæk 616

Det ideelle Maal for Firmaskovturen. Foreninger og Selskaber indtil 400 Personer modtages. Nyd den smukke Udsigt over Holbæk Fjord — smuk Park — Minigolfbane. — Musik og Dans hver Aften.

Restaurant

STRANDLYST

Ludvig Jensen

Jyderup Lyng pr. Vig . Tlf. Vig 88-27

Her er et godt Spisested med god Kaffe, gode Vine og hyggelige Lokaler med Plads til 5—600 Gæster. Høflig Betjening.



Jensen & Olsen

HOLBÆK . Tlf. 365

— alt elektrisk

VOGNFABRIKKEN



AKTIESELSKAB

RANDERS

BRDR. HØNGAARD

Bygmestre

Murer- . Tømrer- og Snedkerarbejde
Udfører Arbejde for DSB samt
Stat og Kommune.

Sønderskov . Telefon 25

Udvidet service på Fårup st.



Når kvindelige rejsende nærmer sig døren med den diskrete påskrift »damer« på Fårup st., studser de fleste over den service, som skiltet synes at antyde.

Vor kvindelige medarbejder, der har været i Fårup for at undersøge sagen, meddeler nu, at hjælpen gælder bestilling af billetter . . .

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

Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Frederikshavn . Emilievej 3
Tlf. 1497

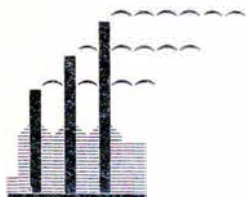
Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost

Lastbiler, Vare- og Personbiler
Udfører Arbejder for D.S.B.

Hobrovej 76
Aalborg . Tlf. Alba 10446

Aalborg



A/s KJÆRS MØLLES FABRIKER

Klædefabrik, Aalborg
Grundlagt 1851

Telefon 160

Telegram-Adresse: Kjærsmølle

Husk Bechs Salater
... de eneste velsmagende

A/s B. Bech's Salaffabrik

Aalborg . Annebergvej 14

Tlf. 1802 - 4432

Kolding 2429



Brønderslev

Brønderslev Mineralvands- fabrik

ved A. Poulsen

Brønderslev . Gravensgade 6b
Tlf. 346

Frits Halvorsen

Entrepreneur
Betonvarefabrik

Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

„AKAFA“

FABRIKERNE

A. m. b. A.

Svendstrup Jylland

Tlf. Svendstrup 98 - 198

S. C. Sørensen



Jern og
Staalforretning A/S

AALBORG . Telefon 2323

Telegram-Adr.: Jernlageret

S. Zachariassen

Aut. Installatør

Aalborg . Louisegade 7

Tlf. 4662

R. 650

Willy Heyn Jensen

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

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Langaa . Aagade 17 . Tlf. 41

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

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

Schack Nielsen

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

Importforretningen Frem

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



Ejnar Lange

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

Herning Elektra

Boch-Service
Reparationer - Salg - Service
Leverandør til DSB
Herning - Østergade 27 - Tlf. 1520



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. Dalsgaard

Aut. Installatør u. E. G. O.
og Bjerringbro E/V
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bjerringbro . Storegade 8 . Tlf. 113

Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

v. Poul Sørensen
Udfører Arbejder for DSB
Rutebiltj.
Bjerringbro - Reberbanen 1 - Tlf. 62

Fra privatbanernes værksteder



1) drejerværksted 2) hjulafretningsværksted 3) smedeværksted 4) værkfører B. Nissen 5) vognværksted
6) værkstedspersonalet 7) værkstedsformand H. Pedersen og Bamse