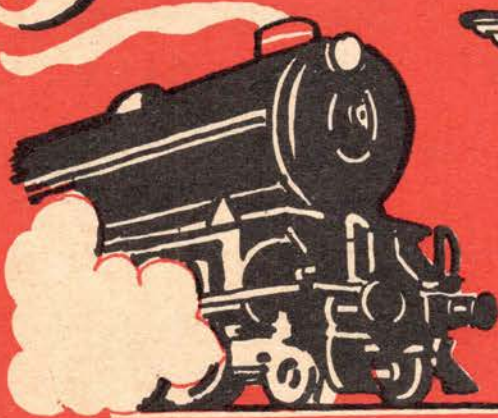


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

Køber De selv Deres UNIFORM?

Lå har vi

det største udvalg i marineblå DOESKIN, SERGES og RIDE-
ELASTIK, som kan have interesse for det selvbeklædende
jernbane-, færge- og rutebilpersonale

KARL HOFFMANN & SØN

GRØNNEGADE 1 . KØBENHAVN K . TLF. C. 708

Odense

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

M. Pedersen

Glarimester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Odense . Kongensgade 69 B
Tlf. 4515

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

Den cooperative Malerforretning

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

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer
Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

Odense

» GOURMET «

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

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

Hans Rasmussens Sønner

Slagtermestre
1. Kl. Kviekød . Kalvekød
og Flæsk
Nørregade 40
Odense . Tlf. 1251

Axel Justesens Bageri

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



Svendborg Vulkanise- ringsanstalt

v. A. V. Rasmussen
Udf. Arb. for DSB
Svendb. Brogade 26
Tlf. 1430

SYDFYNS FRØAVL ½ SVENDBORG

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilsbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Karl Fr. Schmidt

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

VOGNFABRIKKEN



R A N D E R S

Ullerslev

Aktieselskabet

Savmøllen i Ullerslev

Telefon 210

Ullerslev - Skellerup

ANDELSMEJERI

Bestyrer:

S. LANGE HANSEN

ULLERSLEV . TELEFON 10

Plov- og

Maskinfabriken

Ullerslev
Telefon
22 . 205

»Mullerup ½

Plove . Harver . Tærskværker
Halmpressere . Landbrugsvogne

Kolding

H. Overbeck

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

Møller & Sørensen

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

G. Funders Bageri

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

Sv. Petersen & Th. Nielsen

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

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

THORVALDSENSVEJ 1

TELEFON EVA 6769



H. C. Ørstedsvvej (Linie 3)

Thorvaldsensvej (Linie 29)

Leverandør til Statsfunktionærerne gennem en Aarrække

Altid 100 Møblementer paa Lager

Benyt Dem af vort fordelagtige Kontosystem

JULI 1954

INDHOLD:

Færgesfart og fremtidsperspektiver .	Side	167
Månedens emner	«	168
Månedens aktuelle	«	169
Månedens interview	«	171
Mens vi venter på tog	«	173
Rejs ud	«	174
Østsjællandsske jernbane 75 år . . .	«	178
Måneds-magasinet	«	183
Det er ikke alle, der ved	«	184
Privatbane nyt	«	185
Model jernbane	«	186
Om et billetssystem	«	188
Ud og ind	«	190
Fra vor telegramhal	«	191

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



DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

Stjerne
MAGASINET %

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS
TELEFON 23611

Herning

Lund & Erichsen 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 Vulkaniseringsanstalt



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

Einar Christensen

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

J. P. Bisgaard

Møbel- og Maskinsnedkeri
Udfører Arbejder for D.S.B.
Skjern - Finderupvej 3 - Tlf. 168

Thisted

Niels Skaarup

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

E. Rosenberg

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

Hans L. Olsen

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

Chr. Laursen

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

Banegaardskiosken Holstebro

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

Magnus Jepsen

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

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16-34

Viborg

Aut. ND Forhandler

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

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

Brønderslev

Brønderslev Mineralvands- fabrik

ved A. Poulsen
Brønderslev . Gravensgade 6b
Tlf. 346

Frits Halvorsen

Entreprenør
Betonvarefabrik
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

Willy Heyn Jensen

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

Henning Buus

Vand - Gas - Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Værksted: Christiansgade 56
Aalborg . Tlf. 9666

P. JØRGENSEN

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

Påsefabriken »Gøl«

Jørgen B. Jensen
Skalborg Tlf. 162

Gørup Christensen

EL Installationsforretning
Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

Anders Andersen

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

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

Færgesfart og fremtidsperspektiver

* * AVISER og FOLK * *

Er det aviserne, som gør folk tossede? Eller er det folk, der gør aviserne tossede? Måske er de slet ikke rigtig tossede, det er bare det ser sådan ud. Nogle kandestøbere går og fabler om et eller andet projekt, ikke noget de selv vil sætte i værk, men noget de andre, det offentlige, staten, kommunerne, organisationerne eller pengemændene burde arrangere. En avis hører om det og skriver noget om sagen. Så viser det sig at være godt stof, andre aviser skriver også om det, man indhenter udtalelser fra kompetente personer, det slås stort op, og de kompetente personer føler sig forpligtet til at gøre noget. Der holdes møder om sagen, dette giver anledning til endnu flere avisartikler, og man (hvem så end man er) er klar over, at det er en folkesag, en sag hvis heldige eller uheldige løsninger er afgørende for folkets velfærd og trivsel nu og i al fremtid.

Det sidste årstid eller mere har der til stadighed været store og fremtrædende artikler i bladene om Storebæltsbroen, som absolut skulle bygges i størst mulig hast. Ja, man havde endda indtryk af, at vi ikke engang kunne undvære denne så længe. Nu er broen fuldstændig glemt, ser det ud til, i hvert fald skrives der ikke mere om den. Nu gælder det om at få etableret nye færgesforbindelser mellem Jylland og Sjælland, og at få den private færgesfart over Storebælt til at gå godt. Om dette vil lykkes, vil tiden vise. Trods den yderste velvilje fra pressens side synes foretagendet ikke at gå slet så strålende som ventet.

Det er underligt at se, hvorledes aviserne mere eller mindre direkte anbefaler denne færge, hvad så end grunden dertil kan være. Men det ser ud, som om man er fornærmet på Statsbanerne og derfor jubler hver gang der er mulighed for at atage disse en del af trafikken. I sådanne tilfælde glemmer de ellers så patriotiske aviser, at Statsbanerne er vores allesammens egen forretning, som vi alle er økonomisk interesserede i at holde i bedst mulig gang. De samme aviser, der ellers

tager stærkt til orde for at støtte dansk arbejde og dansk initiativ, falder på maven for den første den bedste, som vil prøve at tjene penge på Statsbanernes bekostning, selv om forsøget gøres med udenlandsk kapital og så godt som udelukkende med udenlandsk arbejdskraft. Ja, man kan vel være sikker på, at hvis et tysk, russisk, engelsk eller amerikansk selskab finder på at ville drive færgesfart mellem de danske landsdele i konkurrence med vore egne færges og skibe, ville den samlede presse falde i henrykkelse derover, og byer, der som Korsør og Nyborg væsentligt lever af Statsbanerne, ville med begejstring skaffe den nødvendige havneplads.

Hvorfor støtter pressen sådanne foretagender så kraftigt? Er det for betaling eller er det bare for at have noget at skrive om? Man må vel tro det sidste. Det kan ikke være af hensyn til trafikken, for denne foregår jo i virkeligheden upåklageligt, selv for bilerne, og det er jo nemlig dem, det hele drejer sig om. Der er ikke en eneste, som venter en bedre betjening i nogen henseende, end den de får på Statsbanernes færges og skibe, der for Storebælts vedkommende udgør en hel flåde, der stadigt forøges, og som dog net rundt giver mulighed for overførsel flere gange i timen uden hensyn til årstid, vejr og vind. Drømmer man mon om, at noget privat selskab kan yde noget bedre? Det gør man sikkert ikke, hvis man tænker sig om.

Men der skrives dagligt store artikler med iøjnefaldende overskrifter om sagen. Den private færgesfart på Storebælt har fået en fin start, skrives der (man taler dog ikke om succes, og det er der vist heller ingen grund til), og rederiet har allerede bestilt en ny og større færge. Der skal etableres færgesforbindelse mellem Hou og Kalundborg eller Røsnæs og ligeledes mellem Juelsminde og Kalundborg. Grenå—Hundested vil købe et nyt stort skib til sin rute, og Statsbanerne vil, tvunget af konkurrencen, anskaffe et hurtigtgående kæmpeskib til Århus—Ka-

lundborg. (Det er synd for de to gode og smukke skibe, der nu betjener ruten, og som mange mennesker holder så meget af). Det ser ud, som om der skal foregå et kapløb om disse Jylland—Sjælland ruter, de interesserede byer har nedsat udvalg, som skal søge ruterne oprettet, og man søger efter rederier, som er villige til at sætte skibe i et sådant foretagende.

Den mest betydelige af dem, man har henvendt sig til om sagen, og som oftest er nævnt i den forbindelse, er skibsreder A. P. Møller. Denne har følt sig foranlediget til offentligt at udsende en erklæring, hvori han siger: Alt, hvad der fra min side foreligger, er følgende breve til Odder Handelsstandsforening af 25. maj og 11. juni.

— Jeg takker for Deres brev af 19. d. m. og lader nu foreløbig de sejladsmæssige forhold undersøge.

— Jeg takker for Deres brev af 5. d. m. Vejforbindelsen til Røsnæs er dårlig, og havn findes ikke. Distancebesparelsen sammen lignet med Kalundborg er 9 sømil, ca. 30 minutter hver vej. Om denne besparelse vil opveje anlægsudgifter m. m. ved Røsnæs, er vel tvivlsomt. Bestemmer man sig til at opføre havnene, løbene og vejene, kan mine rederier godt tænke sig at bestille færge til ruten.

— En opgave ser jeg ikke i sligt, da jeg mener, den meste bilkørsel her i landet er luksus, men det kan for Mærsk-rederierne nok være ønskeligt også at kunne beskæftige søfarende herhjemme omkring.

Hvis Statsbanerne vil overtage en ny rute på Jylland, vil Mærsk-rederierne ikke konkurrere, da dette synes mig usundt.

A. P. Møller har jo så afgjort ret, når han siger, at den meste bilkørsel her i landet er luksus. Men den luksus, vi har råd til, skal jo også tilfredsstilles. Hvor længe vi så har råd til det, vil vise sig senere.

Hvis nu alle de projekterede færgesplaner bliver realiserede:

Nyt, større skib med plads til mange biler på Frederikshavn—Gøteborg, tilsvarende Grenå—Hundested og Århus—Ka-

lundborg, ny forbindelse Hou—Kalundborg, Juelsminde—Kalundborg og Knudshoved—Halskov, større privatfærge Nyborg—Korsør, videre udvikling af Gedser—Grossenbrode og, om nogle år, oprettelsen af Rødby—Femeren ruten.

Mon man så ikke også ganske roligt kan lade Storebæltsbroen hvile? Der vil da kunne overføres så mange biler (man må stadig huske på, at det kun er biler, det drejer sig om), at det spørgsmål uvilkårligt vil melde sig, om det nu også er hensigtsmæssigt og økonomisk forsvarligt at sejle frem og tilbage med alle disse biler, og om det ikke ville være mere ra-

tionelt, simpelthen at have biler stående disponible ved begge sider af overfarterne, så man kunne sætte sin vogn, når man kom til færgestedet og tage en anden, når man var kommet over. Dette ville i mange tilfælde være mere praktisk. Og for de penge, der skal investeres i færgeriet, vil man kunne anskaffe ca. 10.000 biler. Et antal der antageligt ville være mere end tilstrækkeligt.

Så kom vi så langt. Man sætter sin vogn ved overfarten, og når man er kommet over, tager man bare en anden og kører videre. De store motororganisationer

vil sikkert let kunne administrere sagen. Hvis det så engang skulle komme til at knibe med penge til luksus, eller hvis landet skulle komme til at mangle valuta til indkøb af biler og benzin, kunne man hurtigt spare vældige summer ved i stedet for at køre sin bil ned til færgestedet, da at tage med toget, og når man kom over, kunne man ganske simpelt sætte sig ind i et tog til sit bestemmelsessted. Dette ville i de fleste tilfælde være langt bekvemmere for vedkommende og i alle tilfælde langt, langt billigere, ikke alene for een selv, men også for samfundet. *Aros.*

Månedens emner...

Slåning af skråningerne m. m.

Vi er nu inde i den periode, hvor kolonnernes mandskab for en stor parts vedkommende trækker lidt på det ene ben, nemlig alle de, der dagen lang går på 1½ ben og slår skråningerne langs vore jernbaner.

Det er et surt og kedsommeligt arbejde, som man skal igennem, for det er pligt, pålagt af ministeriet for offentlige arbejder.

Men en gammel pligt, stammende fra 1889 og 1898, begge i cirkulærer, der opfriskes i et nyt (nr. 73) af 22/5 1939. De gamle var tilsyneladende gået over i glemmebogen efterhånden som udlejning af græsningen til brug ved gedehold o. l. faldt bort, og man havde vel kviet sig ved at ofre arbejde på afslåningen til ingen synlig nytte.

Indskærpnngen synes at være foranlediget af forskellige samvirkende landboorganisationer og tager særlig sigte på bekæmpelsen af fandens mælkebøtte, følfod, tidsel, høstborst og vild gulerod.

Slåningen skal foretages 2 gange i sommerens løb inden for bestemte frister, der imidlertid er sat så rummeligt, at f. eks. den førstnævnte — mælkebøtten — har spredt sine frø for alle vinde længe før slåningen begynder.

Og også for de andre ukrudtsplanter vil man nu spørge, om det har haft nogen

som helst betydning for bekæmpelsen. Stiller man spørgsmålet til bonden, så svarer han øjeblikkeligt ja, selv om han næppe har undersøgt sagen, men taler efter overlevering, og næppe selv praktiserer at slå egne gærder, rabatter o. l. — Det synes som om det kun er offentligt ukrudt, der kaster frø.

Botanikeren, der spørges, vil derimod sikkert svare, at det er ligefrem helt nyttestøst arbejde, der udføres, og vil nok endda hoverende tilføje, at de vilde planter er så grobundsfaste, at man endog i vore dage kan inddele botanikken efter planternes voksesteder. Det skal altså ikke være samme arter ukrudt, der fylder vore skråninger og som generer bondens agre, og en amatørs iagttagelser synes at bekræfte dette. Her skal lige indskydes, at der f. eks. findes 75 arter af fandens mælkebøtte i dette land, selv om de alle ligner hinanden. Sagen er altså vanskelig for en ikke-fagmand.

Forglemmes må det heller ikke, at ukrudtsfrø ofte »bæres« forbavsende langt omkring, og der kan måske i det hele taget være anledning til at hæfte sig lidt mere ved den botaniske fagmands anskuelse.

Nu kan der selvfølgelig for jernbanerne være andre grunde for afslåning end de, der er grundlæggende for ministeriets påbud, men såfremt pligten faldt bort, ville

arbejdet sikkert få en anden karakter og forløb, ligesom de nuværende tidsfrister netop falder i de for kolonnernes nødvendige arbejder så vigtige perioder. Rundt regnet koster det DSB en lille million plus en del sygemeldinger, (når regningen for 1½-bens arbejdet præsenteres).

Det foreslås ministeren at lade vor botaniske videnskab allerede i år se på sagen og afgøre, om der virkelig foreligger en betragtelig fare for »smitte« af ugræs fra vore skråninger og rabatter, og om den anvendte afværgemetode er sin ulejlighed og bekostning værd. — Ukrudtsbekæmpning af idag betjener sig vel af mere positive metoder. *E. K.*


Billetpriser

Er jernbanernes billetpriser for høje? Hvor langt kan man sætte dem op, uden at indtægten bliver mindre? Eller er det muligt at forøge fortjenesten ved en nedsættelse af priserne? Det er spørgsmål, som er uhyre vanskelige at besvare. Den sidste forhøjelse bragte ganske vist en indtægtsforøgelse, men dette kan ikke være noget absolut bevis for, at en nedsættelse ikke også kunne have givet mere i kassen. Det må vel også være i erkendelse deraf, at man praktiserer de mange rabatordninger, feriebilletter, week-end-billetter, selskabsrejsebilletter, udflugtstog m. m., der sikkert alt sammen er bestræbelser for at forøge fortjenesten, selv om det ofte kan se underligt ud for det rejsende publikum, at man til daglig skal betale efter en ganske bestemt tarif, mens man ved

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

disse lejligheder, endda ofte på tider, hvor der i forvejen er mange rejsende, kan blive befordret til langt billigere pris.

Man er tilbøjelig til at stille spørgsmålet op på samme måde, som *Vestlollands Avis* gjorde, da Lollandsbanen i april arrangerede særtog til fodboldkamp i Nykøbing og satte billetprisen til omtrent det halve af ordinær pris. Bladet skriver derom bl. a.:

Det er soleklart, at enten er billetterne for dyre til daglig, eller også konkurrerer banerne i dette tilfælde på illoyal måde med vognmændene — og de gør det for skatteydernes penge. At Lollandsbanen søger at kapre kunder er yderst prisværdigt, men at man gør det til halv pris, er uanstændigt både overfor f. eks. de mennesker, der til en påskeudflugt har betalt i dyre domme, og overfor de vognmænd, som driver erhverv og betaler enhver sit. — — —

Når Lollandsbanen ikke til hverdag befordrer rejsende til den pris, men hellere lader togene køre mere end halvtomme, må det vel være fordi en lavere pris er urentabel. Men så må det også være urentabelt at sætte to ekstra tog i gang til halv pris — — —

Lollandsbanen har gjort det før, men de fodboldtog bør have et efterspil, enten må de holde op, ellers må også billetpriserne som helhed nedsættes. — — —

Så simpel og soleklar, som Vestlollands Avis opstiller det, er sagen imidlertid ikke. Der er mange finesser ved at drive forretning. Ser man på de forskellige årlige udsalg, som særlig manufaktur- og udstyrsforretninger arrangerer med store prisnedsættelser, må man også undres og tænke, hvis det kan betale sig at sælge varer til disse priser under udsalget, er det soleklart, at det også må kunne betale sig til hverdag. Men denne konklusion holder ikke stik. Man kan nemlig ved en prisnedsættelse for en kort tid skabe sig en så stor omsætning, at selv om avancerne er mindre, bliver fortjenesten alligevel større, fordi behovet for varerne ikke bliver væsentligt større. Ligeså med banerne. Ved enkelte lejligheder, hvor der er et så stort trafikbehov, at befordringskapaciteten kan udnyttes, kan der udmærket tjenes penge ved meget lave billetpriser, men

Månedens AKTUELLE



Der er gang i bilfærgeprojekterne! — Alle vil være med.

til daglig vil det altid være begrænset, hvor mange man kan få med, selv om de så kørte helt gratis.

Det gælder jo for banerne om at finde den størrelse på billetprisen, der giver den største nettofortjeneste. Kan man få så mange rejsende, at kapaciteten udnyttes fuldtud, kan der tjenes penge ved meget lave takster, idet udgifterne til et tog er omtrent lige store, enten der er mange eller få rejsende med. Man kan forud beregne, hvor meget et tog koster, men da man ikke med nogen rimelig sikkerhed kan beregne, hvor mange rejsende der vil med, kan man heller ikke udregne en passende billetpris. Såvel denne som antallet af rejsende når man kun ad erfaringens vej til kendskab om, ligesom man kun ved erfaring kan vide, hvilken indflydelse en takstforhøjelse eller nedsættelse får på antallet af rejsende. Og selv om man har fundet frem til de takster, der er de bedste

for banens økonomi, er der intet i vejen for, at det ved visse lejligheder og under visse omstændigheder kan være fordelagtigt at befordre rejsende til en langt lavere pris.

Afmærkning

Som bekendt kører de to lyntog »Vesterhavet« og »Limfjorden« dagligt sammenkoblede fra København til Korsør, og som bekendt løber de rejsende, som skal med disse tog fra Slagelse og Roskilde, dagligt frem og tilbage på perronerne i vildrede med, hvordan de skal komme i det rigtige tog.

Kunne man ikke ved togenes ankomst opstille skilte på perronerne, som tydeligt viste, hvilke vogne der er »Vesterhavet« og hvilke der er »Limfjorden«? Det ville lette sagen betydeligt for dem, der skal med. *Tgbt.*



Det er ikke alle, der ved

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

Holstebro og flere jyske stationer **billigst og hurtigst over**

TROLDHEDEBANEN

Skönhed, som De ikke aner,

findes langs *private baner*

Det gamle loko »Jacob«

Vi bragte i sidste nr. et billede af gamle »Jacob« på DSB udstillingen i 1947. En lokofører blandt vore interesserede læsere, ringede straks efter bladets modtagelse til redaktionen og spurgte, om hvordan det kunne gå til, at billedet viste nr. 38 på maskinen, når den rettelig havde nr. 40. Da det er redaktøren personlig, der har taget billedet, kunne der ikke være tvivl om dets rigtighed. Gåden er nu løst. Den første dag maskinen holdt på udstillingen, bar det som på billedet nr. 38, men i løbet af natten blev det malet om til nr. 40.

—bro.

Skafottet ...

28.000 skal »sælge goodwill for DSB

Hvor var det interessant at læse BTs artikel med ovenstående overskrift, og hvor er det et smukt træk af vore organisationsledere at forpligte os alle sammen til at være med i arbejdet for at skaffe kunder til DSB, vor kære arbejdsgiver.

Denne meddelelse er dog nok blevet modtaget med noget blandede følelser af en del ældre jernbanemænd, der har samlet erfaringer om arbejdets kår indenfor etaten under skiftende vilkår i de sidste 30—40 år. Naturligvis er det rigtigt, at vi alle kan være med til at kapre kunder — også udenfor tjenestetiden, men så må betjeningen af kunderne også være sådan, at de kan være tjent med at blive DSB-kunder, og dette turde desværre vist ikke altid være tilfældet.

Jeg har igennem adskillige år personlig deltaget i foreningsarbejde af forskellig art og der gjort den opdagelse, at det almindeligvis slet ikke er så vanskeligt at skaffe nye medlemmer til foreninger, det svære består i at bevare dem man har, altså at gøre det sådan, at de befinder sig så godt ved at være medlemmer, at de får lyst til at blive ved dermed.

Jeg vil tro, det samme er tilfældet med DSBs kunder, og hvis dette er rigtigt, bør der naturligvis sættes noget ind paa at

bevare nuværende kunder, hvilket i sig selv vil være så stor en anbefaling for at benytte banerne som transportmiddel, at der nok skal komme nye til. Så er spørgsmålet blot, gør man det? Efter min ringe mening må spørgsmålet, når det drejer sig om gods-kunder, *besvares med et nej*. Naturligvis kan man ikke kæmpe alle landets godsekspeditioner over een kam, lige så lidt som det ville være retfærdigt at klasificere alle på godsekspeditionerne tjenstgørende som nogle ligegyldige personer, men det kan vist ikke skjules, at der næsten alle steder udvises megen lige gyldighed under behandlingen af det gods, der sendes med DSB. Alting er jo blevet så forjaget i vore dage, og en del må nødvendigvis skrives på jageriets regning, men selv med en bred margin til dette og til hændelige uheld, kan man let få fornemmelsen af, at det nu kun drejer sig om at få godset ind i pakvognene, få dørene lukket og få toget afsted uden hensyn til godsets tilstand — og så kan man jo sige som P. Sørensen Fugholm: »Hvems er skyldens og hva'for«?

Der er for mig ingen tvivl om, at den øverste ledelse vil sige hus forbi, idet man vil gøre gældende, at der foruden de faste ordrer og reglementer vedrørende godsets behandling er udsendt et utal af henvisninger til samme, og det er naturligvis rigtigt. Og når man på højeste eller højere steder vil hævde, at blot disse regler følges, så vil der ikke kunne ske godset noget på dets vej, fra det har passeret rampen, og til det udleveres til modtageren, men dette er for mig at se kun en halv sandhed.

I de senere år er der til stadighed tilgæet jernbanen et ret stort antal unge mennesker. Hvordan er det nu med deres forudsætninger for at kunne — og ville foretage en omhyggelig behandling af godset, der går gennem deres hænder? På en hvilken som helst læreplads er en lærling under opsyn og vejledning af en uddannet svend, men ved jernbanen er det anderledes, der sættes en lærling straks til at udføre en mands arbejde uden hensyn til om han i det hele taget har noget som helst begreb om dette arbejde, og den eller de foresatte, der skulle give ham den fornødne instruktion, påberåber sig ofte og

måske med rette, at det er der ikke tid til. Glemmes må det heller ikke, at der altid på godsekspeditionerne arbejder et større eller mindre antal hjælpearbejdere, der for en stor dels vedkommende er folk, der ikke er i arbejde hver dag, og derfor desværre ofte ikke er meget bevendt.

Som ovenfor bemærket, vil det ledende personale på varehusene kunne skyde sig ind under, at der ikke er tid til at give instruktion, men dette må desværre også siges at være en halv sandhed. Det ville være rigtigere at erkende, at mange, altfor mange af de ledende slet ikke har evner til at undervise hverken teoretisk eller praktisk. En mand kan jo være både flittig og dygtig rent personligt uden at have spor af lederevner, så længe forholdene er, som de er; så man bliver leder, når man har ancienniteten. En anden ting er, at det tilsyneladende mange steder skorter stærkt på myndighed, enten fordi vedkommende tjenestemand ikke har fået denne skænket sammen med udnævnelsen til den ledende stilling, eller også fordi mange er bange for at blive betragtet som bussemand, hvilket naturligvis er en skrupforkert indstilling.

Jeg har i denne artikel ikke lagt skjul på min mening om den sikre befordring, at det også kan knibe med hurtigheden, har jeg desværre selv fået bevis for, netop da disse linier skrives. Mandag den 28. juni afsendte jeg som ilgods en pakke fra København til en station i østjylland. Pakkens indhold skulle bruges den 1. juli — den ankom til bestemmelsesstedet lørdag den 3. juli. Da pakkens indhold var temmelig skørt, havde det været vanskeligt at skaffe en sikker emballage, og afsendelsen var derfor blevet forsinket et par dage, men jeg forsikrede min kone, der var temmelig skeptisk, at den ville være fremme til tiden, da den ville være i Århus morgenen efter afsendelsen herfra og derfra afgå til bestemmelsesstationen samme formiddag. Desværre for mig — og DSB — fik min kone ret, og næste gang vi skal sende en pakke til Jylland, bliver det ikke med DSB, såfremt hun kommer til at bestemme.

Altså, kære reklamemagere, glem ikke den indre front, hvis der skal være håb om at vinde slaget. Nicho....

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

Dagers Middag
2 Retter Mad
og Kaffe

3²⁵

Banegaardsplads



Telf. 191

Frisklavet Kaffe
hele Dagen
fra Kl. 6,30

Mindre Selskaber
og Spisninger
modtages

Folmer Stenumgaard

Månedens interview

— ved Harald —



Danske Jernbaners Idrætsforbund

Indenfor DSB findes der — over hele landet — mange idrætsforeninger og klubber. De fleste af disse foreninger er samlet i »Danske Jernbaners Idrætsforbund«, hvis formand er pakhusmester Henry Klein, godsbanegården, København. For at høre lidt om dette forbunds arbejde, har jeg henvendt mig til Henry Klein og bedt ham fortælle »Jernbane-Bladets« læsere om Idrætsforbundet.

Jeg træffer Henry Klein på godsbanegården, og han er straks villig til at fortælle om hans et og alt »Danske Jernbaners Idrætsforbund«.

— *Hvad er forbundets mål?*

— Forbundets mål er at samle de ved jernbaneetaten ansatte til et sundt og gavnligt fritidsarbejde, hvor man selvfølgelig i første omgang har tænkt på det idrætslige problem, som forbundets navn også siger. Men tiden har vist, at jernbanefolkene som sådan, ikke blot tænker på den legemlige tilpasning, men også i høj grad tænker på de kulturelle og lødige former for fritidsinteresser, som tiden har skabt. Her tænker jeg særlig på forbundets hobbyafdeling, hvor man nu har samlet foreninger for musik, skak, fotos, frimærker og malerkunst. Man vil heraf kunne se, at forbundets virke nu også præges meget af det kulturelle og oplysende arbejde, som bl. a. i den kommende vinter vil blive udvidet betydeligt, ved at forbundet vil søge gennemført lederstudiekredse i de større byer.

— *Hvor mange medlemmer og foreninger er der i forbundet?*

— I øjeblikket 35 foreninger med 5000 medlemmer, fordelt over hele landet.

— *Hvilke slags sport drives der indenfor »Danske Jernbaners Idrætsforbund«?*

— Samtlige idrætsgrene, der er anerkendt i Danmark.

— *Hvor meget betales der i kontingent til forbundet?*

— Hver forening betaler i kontingent til forbundet 50 øre årligt pr. medlem,



Pakhusmst. Henry Klein

hvilket må siges at være toppris for et forbundskontingent, når man betænker, at foreningskontingenterne ligger mellem 1½ og 2 kr. pr. medlem, og at foreningerne ud af dette månedlige kontingent skal svare afgifter til såvel idrætspladser, idræts-haller, materialer, startgebyr m. m.

— *Kan forbundet klare sig økonomisk med dette kontingent?*

— Nej og atter nej — og derfor må vi til stadighed gå den bitre tiggengang fra organisation til organisation — fra administration til administration og fra ministerie til ministerie, men for alle gælder

det, desværre kun, at forståelsen synes at hvile på et meget ringe grundlag, og dette er der naturligvis ingen som fatter, fordi såvel idrætten som alle gavnlige fritids-hobbyer overalt anses for at være det bedste middel til at fremme en etats personels sunde og oplysende fremtidsudvikling.

— *Har forbundet ikke andre indtægtskilder?*

— Jo, det skal dog indrømmes, at vi fra de faglige organisationer får ca. 500 kr. om året, men hvad er 500 kr. årligt, når kassebalancen ligger mellem 10 og 12.000 kr. årligt. Man vil derfor forstå, at den tiggengang, der skal gås, ikke alene er trang og usund, men tillige dette, at DSBs ledelse endnu ikke har fået øjnene op for hvilken nødvendig velfærdsforanstaltning det altid vil være, at personalet i deres fritid beskæftiger sig med gode og gavnlige formål.

— *Hvad gør forbundet for hobbyafdelingen?*

— Der vil i det kommende efterår og vinter blive gjort et større propagandaarbejde for at fremme interesserne for musik, skak, foto, kunst, frimærker o. lign., og her vil vi da — især i mange større jernbanebyer — søge dannet foreninger til at varetage ovennævnte interesser.

— *Holdes der landskampe indenfor forbundet?*

— Ja, det er et særligt kapitel indenfor forbundets virke. Vi har et meget intimt samarbejde indenfor de fire nordiske lande, et samarbejde, der i høj grad er medvirkende til at fremme den nordiske idés tanker. Dette gav allerede i 1947 udslag

GÆLDER DET MØBLER

nyt eller Reparationer

BEDST OG BILLIGST

fra

BOYES Polsterværksted

Svendborg . Skattergade 1 . Telf. 2465

Efter K1. 18 Telf. Troense 296

Kommer overalt m. Prøver og Tilbud u. forbind.



Sørg altid for, at mine Forsendelser naar rettidig frem, uden Forsinkelser ved om-læsning paa Strækningerne Svendborg—København el. Svendborg-Frederikshavn

Svendborg Fingarveri

Telefon Svendborg 1628

i, at man da dannede »den nordiske Samarbejdskomité for jernbaneidrætsfolk« på et møde i Helsingborg. Og med samtlige vesteuropæiske lande har forbundet også et nøjere samarbejde, hvilket jo bedst manifesteres ved forbundets medlemskab i den internationale idrætsorganisation »Union sportive internationale des cheminots« også kaldet »U.S.I.C.«.

— Har forbundet andre tilknytningsforhold?

AAGE BENTSEN

Hørve

LYS . KRAFT . RADIO

Tlf. Hørve 48

TELEFON
1870

Kay Mullit

SAGFØRER, CAND. JUR.

Ahlgade 14 . Holbæk

A. Chr. Pedersen

Odsherredsbanens Tømrermester

Holbæk . Stenhusvej 7 . Tlf. 344

Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen

Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme

Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19
Tlf. 1558 Privat: Tlf. 1639

Brogaards Skræderi

Maalkonfektion paa Konto

Smedelundsgade 24

Holbæk . Telefon 1204

Det er Kvalitetsbrød fra

Thers Bageri

man forlanger.

Leverandør til DSB

Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

— Ja, forbundet står som medlem af »Dansk Firma Idræts Forbund«, hvorfra vi får et beskedent beløb af tipsmidlerne på små 800 kr. årligt.

— Har forbundet større planer for i den nærmeste tid?

— Ja, det har vi. — Større planer kan man vel ikke sige, men vort program begynder den 22. aug. med et storstilet skyttestævne i Fredericia, og jeg må hertil lige knytte den bemærkning, at skytteafdelingen indenfor forbundet er en af de afdelinger, der arbejder mest støt og roligt — fremad. På dette skyttestævne skydes der om danmarksmesterskabet. BANNERNE I Fredericia er ualmindelig gode, så vi venter os atter meget af dette stævne. Så har vi fagenes fest på Østerbro stadion i København den 29. august, det københavnske jernbaneorkester samt en del unge jernbanefolk deltager. Ligeledes deltager forbundets bedste atletikfolk ved de nordiske mesterskaber i Kristianssand den 28. august. Den 5. september er samtlige landets jernbaneorkestre samlet til et storstilet musikstævne i Fredericia. I november måned afholder forbundet bordtennislandskamp med Sverige i Svendborg og håndboldlandskamp også mod Sverige i Odense. Samtidig vil jeg gøre opmærksom på, at vor store fotokonkurrence, der i øjeblikket er i fuld sving, slutter den 1. september i år.

— Har forbundet noget samarbejde syd på?

— Ja, det har vi også. Jeg kan her nævne, at vi har samarbejde med Holland (fodbold og bordtennis) — Østrig (håndbold og fodbold) og Tyskland (fodbold). Endvidere vil der fra Belgiens side blive indkaldt til en europæisk korrespondance skaktturnering, hvori Danmark også deltager.

— Jeg har hørt, at forbundet inviterer nordiske gæster til Knudshoved?

— Ja, det er også rigtigt, det er noget vi har gjort siden 1947, hvor det nordiske samarbejde indledtes. Hvert år i august indbydes såvel finske, norske som svenske jernbanekolleger til et ferieophold i den rige danske natur, et ophold, som iøvrigt har skabt stærke bindeled mellem de nor-

diske jernbanefolk, og jeg må lige bemærke, at vi også får indbydelse til ferieophold — bl. a. i Sverige.

— Er DSBs ledelse så repræsenteret ved forbundets arrangementer?

— Nej, jeg beklager, at de herrer er meget vanskelige at trække frem på arenaen, og jeg har ligefrem fået den tro, at de er bange for at det koster dem penge for at overvære dette eller hint arrangement. Og så er forholdet dog dette, at når vi inviterer DSBs ledelse til at overvære et af vore stævner, så er det blot for, at de kan danne sig et indtryk af forbundets virke og arbejde, men forhåbentlig kommer der snart en dag, hvor man også i DSBs ledelse får øjnene op for, at når øvrige nordiske og europæiske jernbaneledelser følger deres etaters personale, så vil tiden sikkert vise den danske jernbaneledelse, at også den må forlade den hidtil fulgte praksis.

— Hvordan kommer man i forbindelse med forbundet?

— Forbundet har sit kontor på syrepakhuset på Københavns godsbanegård, hvortil enhver henvendelse kan rettes, eller til mig personlig — Brydes allé 15, København S, telefon Su. 834 x.

— Har du noget særligt ønske at ud-tale?

— Ja, jeg har et specielt ønske, nemlig — at såvel idrættens som fritidshobbyernes rige værdi i tiden fremover må fa indpas hos enhver jernbanemand, og dermed præge, ikke blot hans personlige indstilling, men i det hele taget hele hans arbejde for den etat han ånder og lever for.

— Det var et pænt ønske — men du har vel mere på ønskesedlen?

— Jo, det har jeg — nu til slut vil jeg kun sige, at jeg ville ønske, at jeg kunne råbe så højt, at tagsten og vinduer faldt ned i Sølgade 40 — så ville jeg råbe ind ad disse, så intet kunne misforstås, at nu måtte der åbnes for penge-kassen, for det ser ikke godt ud for offentligheden, at man stadig skal rende tiggengang over det ganske land. Derfor må tiden nu være inde til at Statsbanernes ledelse i lighed med andre lande forstår nødvendigheden af at yde de lige så nødvendige tilskud til sådanne velfærdsforanstaltninger.

Harald.



Sensations Tilbud - Japanske Prismekikkerter

LIGE HJEMKOMNE

6×15 coated m. Etui 138 Kr.
8×30 coated m. Etui 247 Kr.

7×50 coated m. Etui 333 Kr.
Teaterkikkerter fra 18 kr.

SÆLGES GERNE PAA KONTO

NØRREGADE 53

(lige ved Hjørnet af Nørrevold)

TELEFON PALÆ 7050



Ferieplaner

»Synes du ikke, vi skulle gå i seng?« siger jeg til Karoline. Hun sidder fordybet i en bog og glemmer tiden. Det vil sige, hun glemmer den ikke, for imellem skotter hun til uret. Hun læser omkap med tiden, bogen skal være læst, inden hun går i seng, det har jeg været klar over længe. Jeg har såmænd heller ikke noget imod det. Det sker jo også, jeg læser og ikke er så forlegen for at bryde af. Men så er hun ubønhørlig. »Du kan læse videre i morgen,« hedder det så. Og, nå, ja, som regel følger jeg mig, eller rettere sagt, jeg følger mig altid, det er det klogeste.

»Jo, det må vi vel hellere,« svarede hun, idet hun (ubemærket tror hun) tager mål af, hvormeget hun har tilbage. — Så sker der ingenting de næste ti minutter, hvorefter hun gentager: »Jo, vi må hellere se at komme i seng.« Hun læser videre igen et kvarterstid, skotter igen til uret og hastigt til mig, mens hun med en finger føler efter, hvormange blade der er igen.

»Skal du være færdig med den bog i aften?« spørger jeg så forsigtig som muligt. Det morer mig ikke at sidde og hænge længere. Der er halvkoldt i stuen, og jeg skal tidligt op i morgen.

»Ja'e, men jeg kan vist ikke nå det. Begynd du bare at gå i seng. Jeg kommer om et øjeblik.«

Det var den tilladelse, jeg ville have.

For min skyld må hun læse hele natten, om hun vil. Jeg er ligeglad, for jeg er søvning.

»Jeg mangler bare lige fem sider,« siger hun idet jeg går. Jeg svarer ikke. Forøvrigt er det også løgn, det med de fem sider, hun mangler mindst et halvt hundrede, men når man er søvning og kan gå i seng, ser man stort på så mange ting.

Jeg var lige akkurat ved at forlade det timelige, nøjagtigt på det punkt hvor man med velbehag lader sig glide ind i ubevistheden, da hun kom ind. Uvilkårligt og ikke uden en vis ubehagelig smertefølelse tog jeg et skridt tilbage fra søvnen.

»Sover du?«

»Ja.«

»Det er godt.«

»Hvorfor?« — jeg kunne mærke, hun var opstemt og animeret af læsningen.

»Jo, for ellers er jeg bange for, jeg skal komme til at fortælle dig noget.« Hun strøg mig ligesom i en forbifart over håret. Da jeg ikke svarede, fortsatte hun, mens hun begyndte at klæde sig af:

»Jeg glæder mig så forfærdelig meget til vores ferie i år.«

»Det gør jeg også.« Det var nu ikke helt i overensstemmelse med sandheden. Det med ferie, det morer mig ikke. Der er gerne en masse vrøvl, udgifter og ubehageligheder forbundet dermed, og jeg har længe gået og gruet for, hvad Karoline ville finde på i år.

»Du har også noget at glæde dig til.«

»Ja, det vil jeg godt tro.«

»Men du kan ikke gætte, hvad det er.«

»Nej. Og jeg har heller ikke tænkt mig

at skulle til at gætte gåder på denne tid af natten.«

»Jeg vil heller ikke fortælle dig det, for så kan du ikke falde i søvn.«

Nu forstod jeg jo godt, det var meningen, jeg skulle presse hende for at få at vide, hvad det var, men det ville jeg nu ikke, hun skulle ikke få indtryk af, at jeg var nysgerrig. Hun står med ryggen til og børster hår, tilsyneladende ligegyldig og kun optaget af håret, men jeg ved godt, hun venter, jeg skal spørge — og det må jeg vel også hellere. Ligeså godt blive bekendt med ubehagelighederne med det samme. »Hvad har du nu fundet på?«

»Tror du, det kan gå, jeg siger dig det?« Hun kommer hen og sætter sig på min sengekant, tager mig med begge hænder om hovedet og kysser mig. — Jeg får en ubehagelig anelse om, at det er noget ganske særligt utiltalende, der venter mig. Nå'e, sød er hun, og jeg skal ikke gøre hende ked af det. Jeg vil tage det i stiv arm, hvad der så end kommer.

»Du skulle egentlig ikke have haft det at vide endnu, men jeg kan ikke holde tæt længere.«

»Du kunne da godt gå i seng først. Du sidder jo og fryser.«

»Jeg fryser ikke, tværtimod.« Alligevel putter hun sig under dynen i min seng. »Hør nu her,« fortsætter hun, »du har jo ferie fra 1. august. Og vi fik jo det løntillæg, det har jeg lagt tilside, og så har jeg sparet 100 kr. fra derforuden.«

»Jeg synes nok, den har stået på vandgrød så tit i den sidste tid.«

»Det skal du ikke være ked af; det betaler sig. Og nu skal du høre videre. Af augustlønnen tager jeg andre 100 kr. Så rejser vi den 2. august til Hamborg og bruger pengene. Det slår til til fem dage. Jeg har bestilt hotel. Hvad siger du til det?«

»Jeg siger, du er en skat.«

lady.

Kaptajn Jespersen sagde:



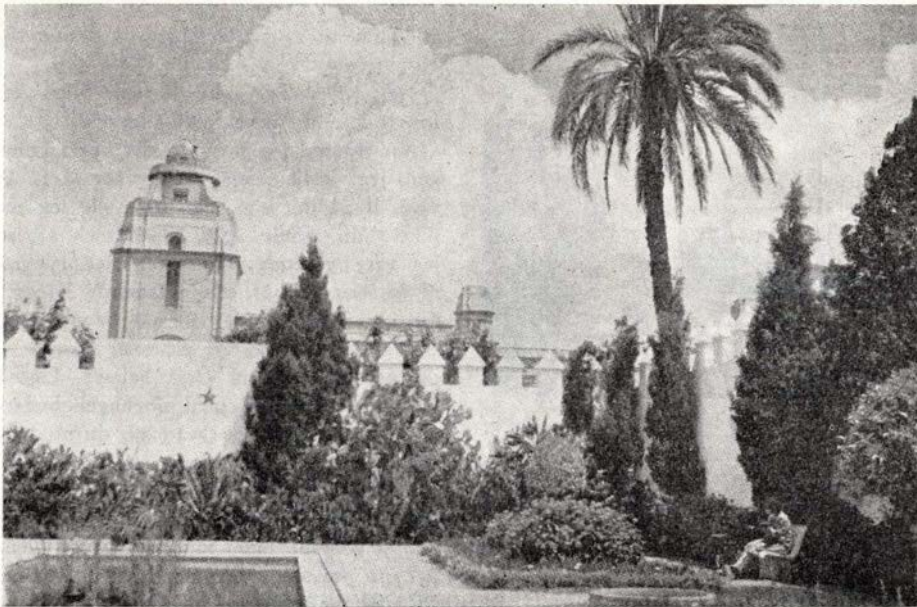
Fromme ønsker og lamme længsler til andre — gør det ikke. ... Vi må selv ville noget.

RØNNE

HERRE- OG DAMEKONFEKTION

N Ø R R E B R O G A D E 4 0 — N O R A 1 4 1 5 — N O R A 2 8 0 2

Vi åbner Dem gerne en konto



Have fra Mauretiden i Valencia



Rejsebeskrivelse fra en
3-UGERS SPANIENSTUR

Rejs ud...

Tekst og foto: Villy Jonvald

I min barndoms læsebog var der et billede af løvegården i Alhambra, dette maurernes mest forunderlige bygningsbygningsværk, bygget i Andalusiens højland ved Granada. Op gennem årene fæstnede dette billede sig i sindet som et af de ønskemål, en eventuel udenlandsrejse skulle gå til. Og en dag var vi på vej.

● **Barcelona**

Gennem Tyskland, Schweiz og Sydfrankrig kom vi til den spanske grænse ved Port Bou, og eventyrrejsen gennem Spanien begyndte. Bredsporede, komfortable truckvogne besørgede den første del af transporten til Barcelona, og pludselig

stod vi midt i en flok råbende og gestikulerende hotelkarle. Ingen midler bliver ladet uforsøgt for at kapre gæster til de forskellige hoteller og pensioner. Klokkeren var ca. 15,00, og vi var sultne efter en lang rejse, stor blev vor forbauselse derfor, da vi paa hotellet fik oplyst, at middagen blev serveret kl. 21,00. Det var en noget alvorlig skuffelse, men til gengæld også den eneste, vi oplevede på en tre ugers rejse Spanien rundt. Barcelona er en millionby, med en af Spaniens vigtigste og største havne, flere store banegårde og en masse blomstrende industrier. Det, der virker umiddelbart indbydende på den fremmede, er de store boulevarder, de såkaldte »Ramblas« med deres myldrende

liv og utallige små fortovscafeer. Den norsomste og smukkeste af disse »spadse-regader« er »Rambla de las Flores«, der går fra Plaz de Cataluna i centrum, til kolossalsojlen med Columbus nede ved havnen. Her rorer sig et hektisk liv fra tidlig morgen til langt ud på de små timer. Antallet af cafeer og beværtninger er legio, og for den ensomme nattevandrers er mulighederne for selskab ubegrænsede. At berette om Barcelonas mange seværdigheder er ugørligt, men een bestemt udflugt skal dog nævnes: turen til Montserrat, det vældige, ufattelige bjerg med klosteret, 50 km udenfor byen.

Montserrat er ikke et af Europas højeste bjerge (1240 m), men ingen, der ser disse ville og forrevne takker og tinder, de mægtige forvredne kyklopformationer, vil nogensinde glemme det. Der herskede en forunderlig knugende stemning, den dag vi var derude, tordenen buldrede i det fjerne, og forvitrede skyer jog rundt om bjergets højeste tinder. Dette var dog kun i begyndelsen, for pludselig blev vi vidne til et forunderligt natursceneri, et tordenvejr der trak ned igennem dalene, og hvor vi befandt os over de elektricitetsmættede skyer. Dumpe drøn rullede mellem bjergene, og blafrende lyn skød som knitrende ildsøjler OP gennem skyerne. Man kunne af udtrykket i de besøgendes ansigter se, at også de blev grebet af det uheldsvangre, sataniske skuespil, naturen ganske gratis lod os små mennesker overvære.

Helt befriende virkede det derfor, da skyerne pludseligt splittedes, og som i et gyldent tågesyn så vi Middelhavets azurblå overflade fra Gerona i nord, til Tarragona i syd. Det var ligesom vi for alvor forstod de mennesker der, da uvejret var drevet over, faldt på knæ med en tak til den hellige jomfru på læben.

Fra Barcelona til Montserrat kan man komme på tre måder. Enten med bus hele vejen (det behageligste og dyreste), eller med rutebil til Aviaero og derfra med svævebane, eller sluttelig med tog til



Tag til Odsherred
I ODSHERREDSBANENS TOG
Rejs i Odsherred
MED ODSHERREDSBANENS BUSSE
Ring til Holbæk 2080



Henri Petersen
GULDSMED
Aarhus
Immervad 9
Telefon 21436

byen Montserrat, og derfra med tandhjulsbane til toppen.

● Valencia

For at komme videre fra Barcelona til Valencia, er det af allerstørste vigtighed, at man i forvejen har sikret sig pladsbillet. Problemet »pladsbillet« i Spanien kunne der iøvrigt godt skrives tykke bøger om, men det står i hvert fald fast, at har man ikke pladsbillet til et eksprestog, kan man godt belave sig på at gøre rejsen med æsel eller mule. Med toget kommer man under ingen omstændigheder. Derfor er det først man gør, når man ankommer til en ny by, at finde det billetudstedende bureau og sikre sig pladsbillet, til man igen skal på farten. Det er de statsejede jernbaner, RENFE, der driver disse bureauer, og pladsbilletten kan erhverves lige godt af frirejsende, som betalende passagerer. Prisen er ca. 80 øre på 3. klasse og 1 krone på 2. Man lærer hurtigt, når man kommer til en by, at spørge efter »La Renfe«.

Man kan godt rejse med »bumleren«, men til sammenligning tjener, at en tur med eksprestog på 12 timer, varer ca. 36 timer med de langsomme Correo.

I Valencia så vi 2 af sydens mest karakteristiske symboler, de skønne vidtstrakte plantager med appelsiner, citroner og mandler, og tyrenes grusomme pinsler på »Plaza de Toros«. Om det sidste skal blot bemærkes dette. Ingen spanienstur er vel fuldkommen, medmindre man har set tyrefægtning. At det virker direkte modbydeligt og grusomt, må man så affinde sig med, for ikke at gå glip af dette skuespil, der er så uløseligt knyttet til det spanske folks liv og mentalitet.

● Granada

Fra Valencia hyrede vi et lyntog til Granada. Disse hurtige tog, der enten er rene førsteklasses tog, eller rene andenklasses tog (men aldrig 3. klassen), kører

som de fleste andre hurtigtog i Spanien, kun hveranden dag, og der kræves naturligvis pladsbillet samt tilkøb til anden klasse for vort vedkommende. (816 km koster 21 kroner). På denne tur passerede vi Alicante, Madrids havneby ved Middelhavet, med palmelunde, der rummede op til 60.000 dadelpalmer. Desuden kom vi op over bjergkæden Sierra Nevada gennem et pas, der ligger i 1300 meters højde, og med en storslået udsigt til de snedækkede tinder, der løfter sig helt op til 3600 meter over havet.

Byen Granada ligger på en højslette 700 meter over havet, og hævet over selve byen ligger det historiske, så højt besungne Alhambra. Dette maleriske forunderlige minde om maurertiden i Spanien, giver den fremmede en uforklarlig følelse af ærefrygt. En ærefrygt for en ældgammel kultur, der har sat et varigt minde af betagende skønhed, og desuden den dag i dag kan spores i befolkningen, i deres liv og tænke måde. Tæt op mod Alhambra ligger sultanernes sommerresidens, Generalifen, hvis haver rummer et væld af slanke pinjer og palmer, høje cypresser og plaskende fontæner.

● Sevilla

Fra Granada rejste vi videre mod Sevilla, og for at komme tættere ind på livet af den almindelige spanier, foretog vi denne tur med en »bumler«. I en vogn der rummede 80 sidderpladser, og hvis bekvemmelighed trods enhver beskrivelse, blev der hurtigt forsamlet ca. 150 mennesker. De fleste var høstarbedere, og vi trøstede os med, at de skulle lige udenfor byen og arbejde, men først tretten timer senere kunne vi sige farvel til dette voldsomme rejseselskab og igen strække bene. Gulvet var da dækket af et ubeskriveligt lag affald. En flok på fire løse høns havde vi også haft med, og de gøkkede rundt mellem alle tre hundrede ben og fandt krummer og andet spiseligt. Til

gængæld tabte de også temmelig ofte en klat hist og her, så helhedsindtrykket blev det samme. Disse gæve arbejdere, der rejste 600 km for at komme på høstarbejde (det var midt i maj), var nogle brave gutter, hjælpsomme og høflige, og dertil rørende nysgerrige. De spurgte om alt, og fik kun halve svar på vores mangelfulde spanske, og når man dertil lægger det, at der var omtrent 150 til at spørge, og kun 3 til at svare, er det vistnok meget forstaaeligt, at vi var dødtrætte, da vi kom til Sevilla.

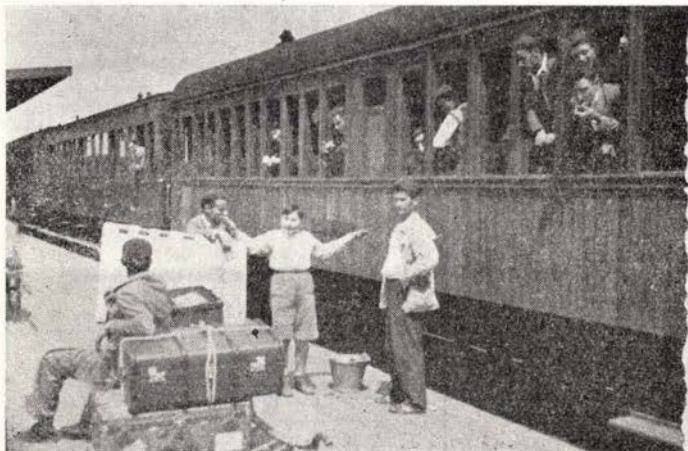
Det kan iøvrigt nævnes som et kuriosum, at når man i den elendige gamle vogn benyttede toilettet og trak i snoren, fik man højre sko fyldt med vand, idet vandrøret var brækket fra, og derudover faldt døren af sine hængsler på halvvejen, så det var et sted, vi kom mindst muligt.

Danmark hæderkronede gamle globetter Holger Rosenberg har en gang sagt, at et spaniensbesøg var højst ufuldkomment, uden et besøg i Sevilla. Og det er i sandhed en vidunderlig by. Overalt hænger en duft af roser og oranger. På alle pladser står høje dadelpalmer, skiftende med bugnende appelsintræer. Overalt er der søjlegange, forunderlige paladser og blomster og atter blomster. Og så er der dunderende varmt. Man klæder sig derefter og møder nysgerrige og forundrende blikke fra spanierne. En mand i skjorteærmer er et særsyn på gaden. Og min kone blev hurtigt lempet ud af domkirken, fordi hun dvælede ved Columbus grav med bare arme. Den fanatiske religiøsitet

Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21 . Tlf. Byen 145

København K.



Vogntyper fra »Bumleren« Granada—Sevilla



Bredsporet spansk loko type 2 C 2

Lifton

El-hydr. gaffelløftere

hydr. pallettrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 1283

Henry Smiths Eftf.

v/ H. Haagensen

Odsherredsbanens Blikkenslagermester

Gas . Vand . Sanitet . Centralvarme

Holbæk . Algade 9 . Tlf. 137



Se med
Briller

fra Special Optiker

Ejnar Sørensen

Sydfyns Brille-Optik

Svendborg . Banegaardsplads . Tlf. 531

J. Jensen Skorup

DSB Uniformsleverandør

Aarhus - Søndergade 44

Tlf. 31758 - 31533

Marketenderiet

HOVEDBANEGAARDEN

København

Ger Deres indkøb hos vore annoncører

trives her som måske ingen andre steder i de katolske lande. Men Sevilla er smuk og seværdig som ingen anden by i Spanien. Her så vi zigeunerne danse »Flamenco«, og her mødte vi den enestående andalusiske gæstfrihed, en hjertevarme, som får een til at ønske, at tiden ikke må være fjern, hvor vi kan komme igen.

● Madrid

13 timers rejse med eksprestog bragte os til Madrid. Også denne by, Spaniens hovedstad, ligger på en højslette 600 meter over havet. Her er sommeren forrygende varm og tør, men nætterne temmelig kølige, selv om solen hele dagen har strålet fra en skyfri himmel. Madrid har storstadspræg over sig. Man mærker hurtigt, at det er landets hovedstad. Forretningerne er store, fornemme og rasende dyre, trafikken tæt og forjaget, selvom boulevarderne er brede og trafikken ensrettet.

Ingen turist, der kommer til Madrid, må forsømme et besøg i Pradomuseet. Denne bygning, der i sig selv er en seværdighed, rummer en af verdens største malerisamlinger. Her hænger billeder hvis værdi ikke kan måles i femcifrede tal. Århundreders ypperligste kunstnere som Goya, Tizian, Velazques og van Gogh er her repræsenteret med dusinvis af deres bedste lærreder. Selv om man ikke har de fornødne forudsætninger for at vurdere denne store kunstsamling, er det en oplevelse man ingensinde ville undvære. Iøvrigt byder Madrid den nysgerrige turist et væld af smukke og historiske seværdigheder. Disse skal ikke omtales her, da det vil føre for vidt indenfor de snævre rammer, en artikel som denne naturnødvendig har. Det skal blot anbefales at købe et ganske billigt kort over byen i en kiosk. På disse kort er alt af interesse for turister tydeligt markeret, og kortet kan med held tjene som »guide« for den fremmede. Madrid har et vidt forgrenet net af sporvogne og busser, og desuden en »metro« med hovedomstigningsstation på den berømte plads »Puerta del Sol«. I Madrid findes en vidunderlig strøggade, Avenida de Jose Antonio, kaldet »Gran Via«. Her rorer sig et hektisk liv lige fra tidlig formiddag til langt ud på de små timer. På

Husk

banegaardsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

»Gran Via« findes et utal af forretninger, cafeer og hoteller (dyre). Her kan man se de spanske storindustrifolk, mineejere og tyrefægttere samt adelen køre promenadtur i noget af det største og dyreste der findes af amerikanske dollarbrøl. Og som kontraster har man de utallige tiggere og invalider, der klemmer sig ind i en niche for at være mindst muligt i vejen, men dog så nær, at hånden kan stikkes frem i forventning om lidt småmønt fra de bedrestillede borgere. For enden af »Gran Via« er bygget et kæmpehotel på 23 etager med plads til 1860 liggende gæster. Bygningen er usigelig grim, men også i Madrid er der mangel på hotelplads, så dens grimhed til trods skal der nok blive søgning.

● Saa gik det hjemad

Fra Madrid rejste vi over Valladolid og San Sebastian til den franske grænse ved Irun—Hendaye, og derfra videre over Bordeaux og Orleans til Paris, hvortil vi ankom efter 25 timers rejse. Efter 2 dages ophold i Paris med besøg de traditionelle steder (dyrt som bare pokker), dampede vi nordover på den sidste etape, og bag os lå et væld af rige minder om et land, der ganske givet en gang i fremtiden skal besøges igen.

Villy Jonvald.

Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus.
18 lektioner for kun 20.00 kr.

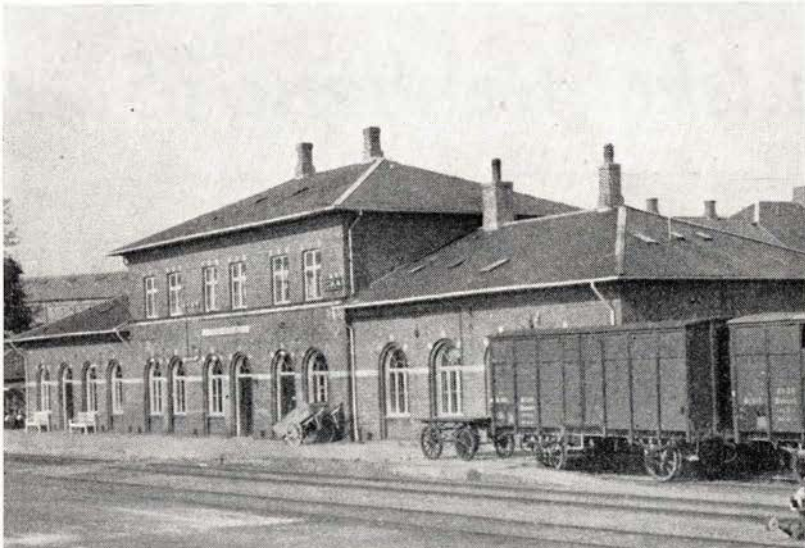
Indsend beløbet på giro 710,44 til I Kensing, Stadion Allé 20, Aarhus, og første lektion vil straks blive tilsendt.

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

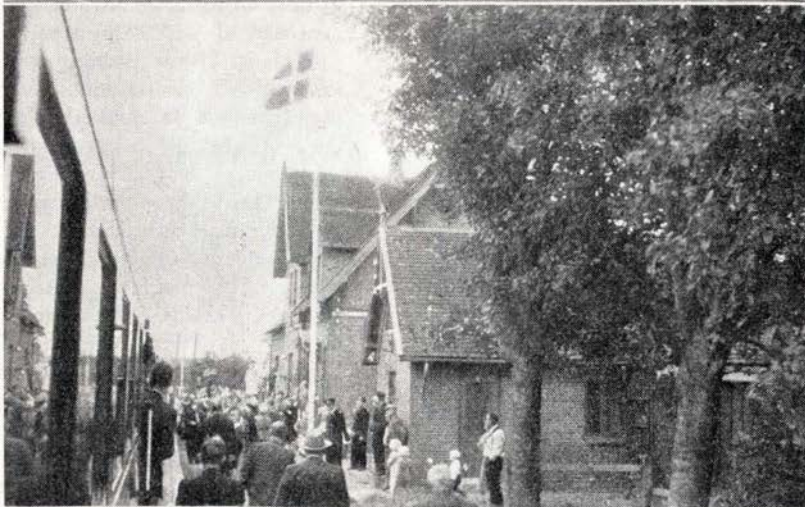
Banegaardens restaurant

Fredericia

er et besøg værd —



Øst-
sjællandske
Jernbane



Fra oven:

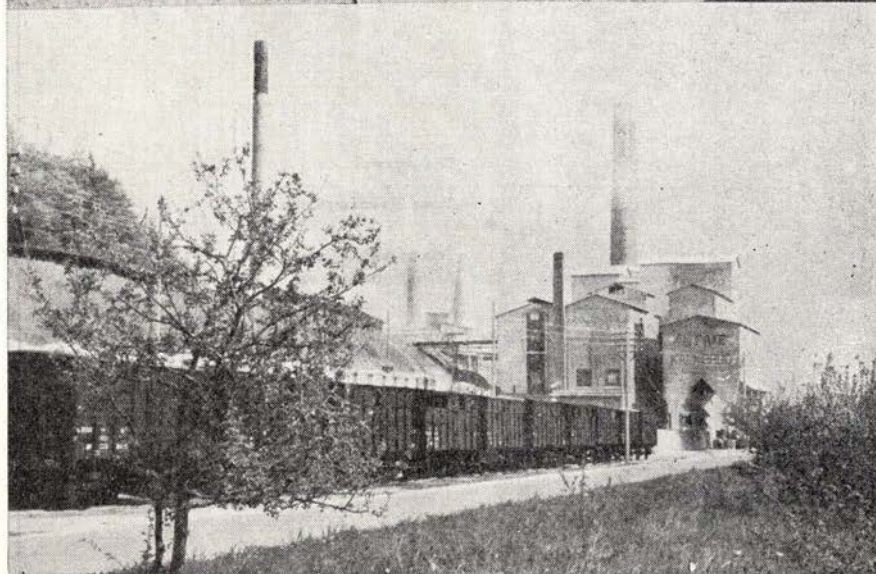
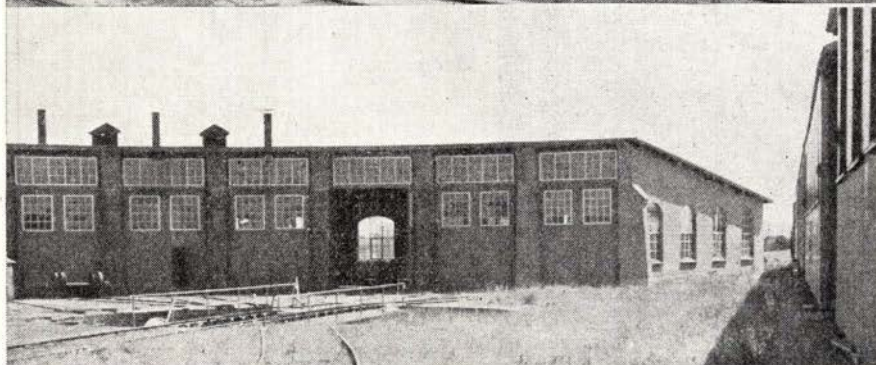
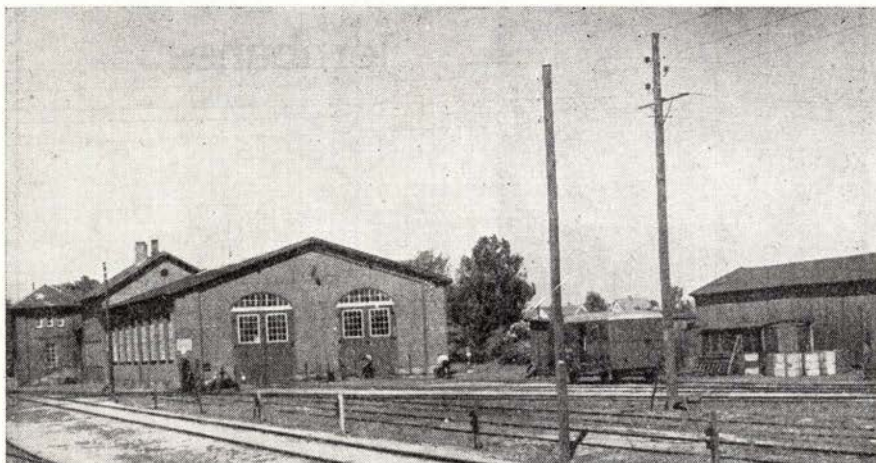
Store Heddinge station

Første skinnebustog på
Klippinge station

Klippinges ældste, der aldrig
før havde kørt med tog, var
inviteret med på præsentations-
turen, og hjælpes til toget af
stationsmester Pilebo

Østsjællandske Jernbane 75 år

Tekst og foto: Ib V. Andersen



Fra oven: Værkstedbygningen i Haarlev . Remiserne i Haarlev . Faxe Kalkværk

Anlægget af Faxe Jernbane

I tidligere tid ejedes kalkbrudet ved Fakse af de omkringliggende godser, hvis fæstebønder ifølge fæstebrevet var forpligtet at køre en nærmere angivet mængde kalksten ned til udskibningsstedet ved Faxe Ladeplads. Denne ordning var imidlertid ikke tilfredsstillende for kalkbrudsejerne, idet hensynet til markarbejdet ofte hindrede bønderne i at udføre kørslen på de tidspunkter, der var gunstigst for skibsfarten. Dertil kom, at mængden af kalksten, der fra kalkbrudet forsendtes ad søvejen i tidens løb voksede stærkt, hvorved den gældende ordning efterhånden viste sig utilstrækkelig. Forholdene bedredes ikke efter at kalkbrudsejerne selv overtog kørslen, og da bygningen af jernbaner på dette tidspunkt var ved at komme i gang for alvor her i landet, var det ganske naturligt, at ejerne af kalkbrudet begyndte at overveje det betimelige i at anlægge en lille lokal bane til befordring af kalkstenene.

Man formåede daværende direktør ved det sjællandske Jernbaneselskab Gustav Skram til at udarbejde et projekt til den ønskede bane, og ved lov af 17. marts 1856 bemyndigedes regeringen til at meddele koncession og eneret på anlæg og drift af den omhandlede jernbane.

Det af Skram udarbejdede projekt kom dog ikke til udførelse, og i stedet forhandlede kalkbrudsejerne med daværende løjtnant i infanteriet C. F. Garde om anlæg af en skinnevej. Gardes tanke var den, at de læssede vogne ved egen kraft skulle rulle fra kalkbrudet og ned til stranden, hvorfra de atter skulle trækkes tilbage til kalkbrudet af heste, som fulgte med stenvognene i særlige dertil indrettede vogne. Kontrakt afsluttedes mellem Garde og kalkbrudsejerne i sommeren 1863, hvorefter Garde selv skulle anlægge og drive banen mod at der til gengæld sikredes banen en årlig minimumsindtægt på 12.000 Rdl. Garde skulle på sin side ga-

rantere nedkørslen af et bestemt kvantum sten fra hvert enkelt brud, hvorefter han anslog at der måtte anskaffes ca. 180 vogne.

Fristen for banens ibrugtagning fastsattes til den 1. december 1864, men allerede i foråret 1864 kunne banen tages i brug. Ret snart viste det sig imidlertid, at trafikken på banen oversteg de stillede forventninger, hvorfor spørgsmålet om indførelse af lokodrift hurtigt blev aktuelt. Efter en forudgående undersøgelse af banen meddeltes der den 4. august 1866 tilladelse til lokodrift og samme år kom det første loko i drift på banen, medens et andet anskaffedes året efter. En køreplan fra 1867 indeholdt 7 tog daglig i hver retning, der var således virkelig behov for den nye bane.

Banens indvielse den 30. juni 1879

Den 30. juni 1879 indviedes banen under meget højtidelige former og i overværelse af kongen og dronningen, kronprinsen og kronprinsessen foruden et stort opbud af fyrstelige personer og honoratiories samt repræsentanter for regering og rigsdag.

Det indbudte selskab kørte i særtog fra Køge kl. 10 om formiddagen og hilstes med taler og æresporte langs hele ruten til Fakse, hvor der spistes frokost i justitsråd Gardes have. Efter veloverstået frokost returnerede toget til Haarlev, hvorfra man fortsatte til Klippinge. Her stod de kongelige af og kørte i vogne til Gjorslev, medens toget og det øvrige selskab fortsatte til Store Heddinge. Efter at de kongelige atter havde sluttet sig til selskabet, var der festmiddag i et stort telt på torvet i Store Heddinge; menuen var efter datidens skik særdeles omfattende og indeholdt ikke færre end 8 retter mad og 7 slags vine. At talernes antal var legio og stemningen høj siger sig selv, der var således ingen tvivl om, at banen var blevet indviet på værdig vis.

Og saa begyndte den daglige drift

Dagen efter indvielsen den 1. juli 1879 påbegyndtes den daglige drift på banen, der var anlagt som en let, normalsporet bane med en ovesbygning bestående af 17,4 kg Krupp skinner, med tre tog daglig i hver retning mellem Køge og Fakse, medens der ad Rødviglinien kun løb to

togpar daglig. Desuden var der dog et morgentog fra Hårlev til henholdsvis Rødvig og Fakse og et aftentog fra Fakse til Hårlev. Til driften på banen anskaffedes hos det tyske firma Krauss & Co. A/G, München, 4 damploko, som forblev i driften indtil årene 1910/11. Til driftsbestyrer udnævntes regnskabsfører ved Lollandsbanen, ingeniør, justitsråd G. Flor.

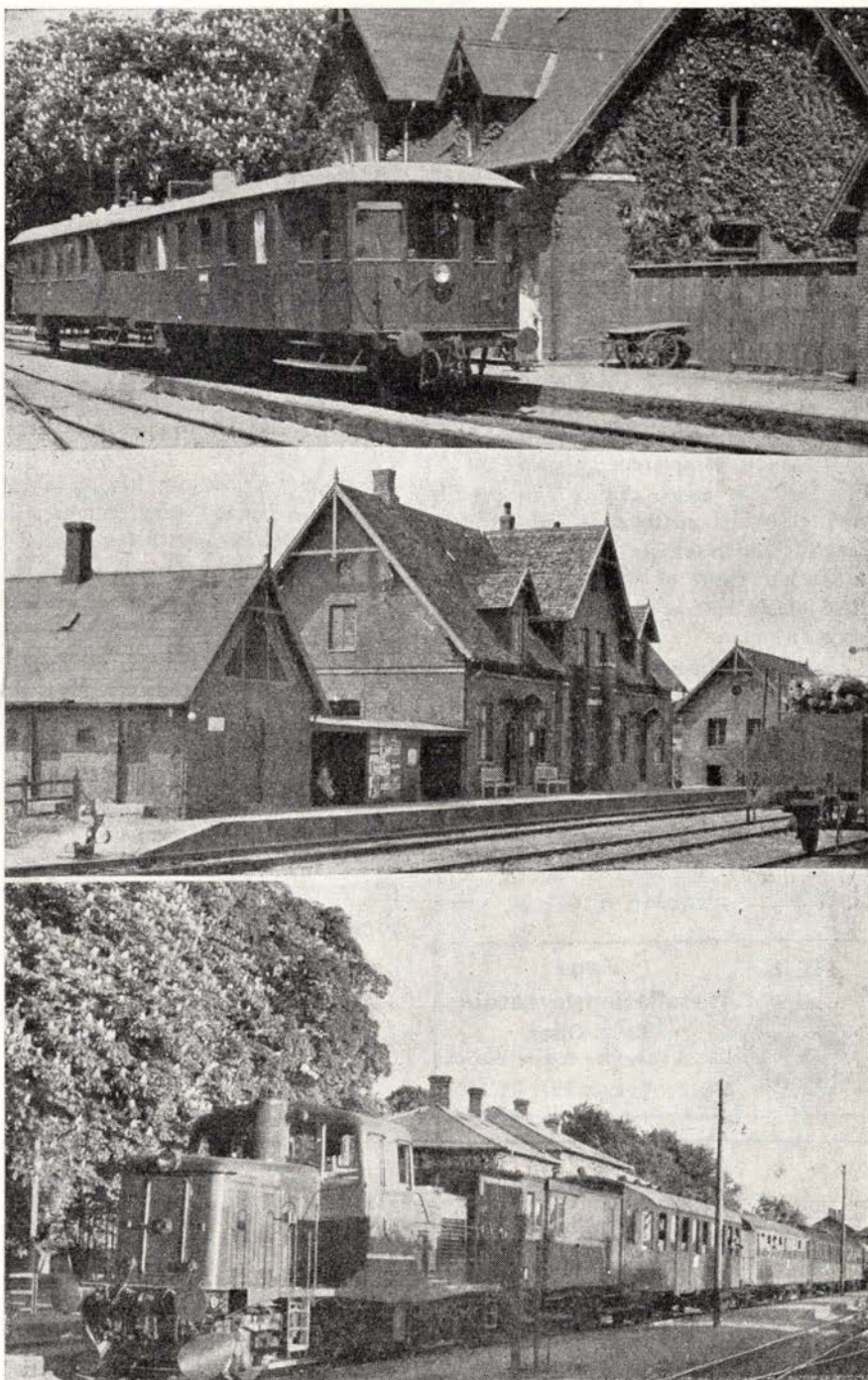
Efter banens åbning blev anlægskapitalen udbudt til offentlig tegning med følgende fordeling:

kr. 2.098.000,— i prioritetsobligationer,

og kr. 1.000.000,— i aktier med 4% statsgaranteret udbytte. kr. 600.000,— i aktier uden statsgaranti.

Straks efter udbuddet fuldtægnedes anlægskapitalen.

Som tidligere nævnt var det hensigten at sætte den østjællandske jernbane i forbindelse med kalkbanen fra Stubberup (Fakse B som stationen kaldtes i den første tid) til Fakse Ladeplads, og den 28. maj 1880 fik justitsråd Garde koncession på denne banes udvidelse og tilslutning til østjællandske jernbane. Strækningen



Fra oven: 3-akslet Mv motorvogn . Fakse station . Dieselloko med 6 DSB Cm vogne

kunne i den ombyggede skikkelse tages i brug den 1. august 1880, men trafikken på banen foregik med kalkbrudets smalsporede loko. Derfor blev det, for at man kunne fremføre normalsporede vogne på banen, nødvendigt at bygge en særlig forbindelsesvogn med 4 buffer, men en stor del af trafikken foregik dog med Fakse Jernbanes eget materiel, bl. a. 2 personvogne, hvorefter der måtte skiftes tog i Stubberup. Til trods for at ordningen var vanskelig og besværlig, eksisterede den dog indtil den 15. maj 1927, da østjællandske jernbane overtog hele driften på banen, hvorefter alle tog gennemførtes fra Køge til Fakse Ladeplads og tilbage.

Det viste sig ret hurtigt, at de forventninger man stillede til den østjællandske jernbane ikke slog til, og allerede i de første driftsperioder var driftsresultaterne alt andet end tilfredsstillende. Det var således ikke muligt af det indtjente overskud at afholde hele renteudgiften af anlægskapitalen, hvorfor der allerede i det første år måtte tilskydes et ikke ubetydeligt beløb af den tilvejebragte forsterksfond. Allerede i 1885 var fondens midler opbrugt, og staten har fra dette tidspunkt måttet tilskyde betydelige beløb til betalingen af det garanterede udbytte på 4%. Fra 1920 har staten måttet afholde alle udgifter til det garanterede udbytte, idet banens driftsresultater efter dette tidspunkt har været så dårlige, at der ved visse lejligheder har været tale om at nedlægge banen.

Hvorafter det kommer, at banens driftsresultater har været så dårlige, er ikke let at konstatere, idet kun meget få andre baner her i landet har et bedre og rigere opland end den østjællandske jernbane. Til befording på banen skulle der kunne komme ikke ubetydelige godsmængder fra de tre havne, der danner banens endepunkter, og yderligere er der på egnen

adskillige store godser, som skulle kunne give banen ret store befordingsmængder.

I 1906 døde banens første driftsbestyrer, justitsråd Flor, og til hans efterfølger udnævntes ingeniør C. R. Maale. Under driftsbestyrer Maales ledelse fulgte udviklingen på banen de traditionelle linier, idet kun tiden under og umiddelbart efter



Driftsbestyrer J. G. Flor. 1897 — 1906

den første verdenskrig bevirkede en forbedring af banens driftsresultater. I 1919 kulminerede banens driftsoverskud med kr. 258.000,—, men allerede i 1923 gav banens drift igen underskud, og i de følgende år voksede banens økonomiske vanskeligheder i en sådan grad, at spørgsmålet om dens fortsatte eksistens blev aktuelt. Det blev imidlertid ikke ingeniør Maale, som skulle løse denne opgave, men derimod hans efterfølger, baneingeniør A. Sell, der den 1. januar 1926 tiltrådte stillingen som banens direktør.

pr. bil er man blevet i stand til at betjene kunderne efter hver enkelts særlige ønsker, medens man i de tilfælde, hvor det for kunden er ligegyldigt om transporten sker på den ene eller den anden måde, kan indrette sig som det passer banen bedst. Derved er konkurrencen fra de private vognmænds side ikke særlig følelig, idet det vil kræve en stor indsats af materiel fra en privat vognmands side at optage konkurrencen med banen, så længe den er i stand til at opretholde den eksisterende service.

Det er ikke uden en vis stolthed, at banens nuværende direktør, E. Nielsen, der den 1. april 1950 efterfulgte ingeniør Sell som banens leder, fremsætter disse oplysninger. Det må da også erkendes, at man med den østjællandske jernbane er nået frem til det helt rigtige kombinationsforhold mellem baner og biler, som giver den mest rationelle og billigste drift til gavn såvel for banen selv som for dens kunder i den egn, den gennemløber.

Man kunne efter ovenstående oplysninger forledes til at tro, at den østjællandske jernbanes driftsresultater må være særdeles gunstige. Det er de imidlertid ikke, da pensionsbyrden tynger banens økonomi overordentlig meget. Hvis statskassen betalte reguleringstillæget til pensionisterne, således som det er tilfældet for statsbanernes vedkommende, ville banens driftsresultater derimod være ganske udmærkede og i hvert fald for de sidste 5 års vedkommende vise større eller mindre overskud, hvad følgende skema med al ønskelig tydelighed viser:

Det er under betydelig lysere forhold end i 1929, da banen havde 50-års jubilæum, at man i år kan fejre 75-års jubilæum, og for den, der har haft lejlighed til at følge banen på lidt nærmere hold er der ingen tvivl om, at banen fremdeles har en opgave at udføre og endnu vil vedblive at bestå, således at man om 25 år kan fejre 100-årsdagen for banens åbning for offentlig drift.

Ib V. Andersen

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

Østjællandske jernbane i dag

Som det vil forstås, er østjællandske jernbane i dag i stand til at kunne betjene sine kunder på bedste måde. Ved at kunne tilbyde befording såvel pr. bane som

Premier Is

DE FORENEDE ISVÆRKER $\frac{1}{2}$
 ESBJERG

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

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

DIREKTØR

F. E. Nielsen

o m

ØSJS

I anledning af banens 75 års jubilæum fortæller direktør F. E. Nielsen i det efterfølgende om Østsjællandske jernbane og dens problemer, som den på så mange områder har fælles med landets øvrige privatbaner.

Hvordan klarede man på Østbanen tiden under besættelsen?

Krigsårene og årene umiddelbart efter krigens ophør var en stor belastning for banerne. Personbilerne blev oplodsede, lastbilerne kørte med gas og kun over ganske korte afstande, og samtidig steg den godsmængde, der skulle transporteres, ganske betydeligt, fordi der, foruden de normale transporter, der praktisk taget alle skulle over banen, yderligere skulle transporteres store mængder indenlandsk brændsel, generatorbrænde m. v.

Til trods for, at banerne ikke i denne periode måtte forhøje taksterne af betydning, indtjentes der dog et betydeligt overskud, der blev henlagt til et fornyelsesfond.

Den forcerede brug af banerne medførte nødvendigvis et stærkt forøget slid på skinner og rullende materiel, som man på grund af krigsforholdene ikke havde nogen mulighed for at vedligeholde end-sige forny. Den modernisering, som med støtte af staten, amt og kommunerne blev påbegyndt i 1950 var derfor efterhånden påkrævet og meget velkommen.

Var det en gennemgribende modernisering?

— Ja, ved moderniseringen fik banen leveret tre Scandia skinnebusser med to påhængsvogne, to stk. 375 hk. dieselloko af Frich's fabrikat og ca. 20 km spor blev fornyet med nye 27,55 kg skinner. Desuden blev 7 vandløbsbroer ombyggede og forstærkede, 2 remiser udvidede og en drejeskive fornyet. For en del af banens fondsmidler blev yderligere 12 km spor ombygget med svære, brugte skinner, og de ældre motorvogne blev moderniserede og fik nye dieselmotorer i stedet for de opslidte benzinmotorer.



Direktør F. E. Nielsen

Desværre kom der efter udarbejdelsen af moderniseringsforslaget en meget stor stigning i materialepriserne, så at materiellet steg ca. 15 %, inden vi fik det leveret. Arbejdslønnen steg også, materialerne til spor steg med ca. kr. 102.000.—, men da vi udførte nedlæggelsen med eget mandskab, blev dette arbejdes udførelse ca. kr. 55.000.— billigere end beregnet, hvorved hele moderniseringen blev udført med en samlet stigning på 11 %.

Hvordan har man været tilfreds med det nye materiel?

— Vi har hidtil været yderst tilfreds med det nye materiel, skinnebusserne er et udmærket befordringsmiddel, som vore rejsende er glade for, og siden ibrugtagningen af skinnebusserne er de rejsendes antal steget meget betydeligt. Diesellojen er et billigt og behageligt brændsel at arbejde med, og vore skinnebusser kører en km for ca. 10 øre.

Frich's dieselloko har hidtil virket tilfredsstillende, de udfører hele vor store godsbefordring og benyttes yderligere til fremføring af vore store persontog med gennemgående vogne til og fra København. De har fuldstændigt erstattet damploko, der ikke har været opfyrede siden det sidste dieselloko blev os leveret i oktober 1953.

Ånskaftelsen af det nye materiel har vel betydet billigere drift?

— Ja, det kan De tro. Indtil oktober 1951 kørte vi med kul og benzin i vore damploko og motorvogne, nu er hele vor

trækraft dieselmotorer. Vi har for indværende år beregnet at skulle køre ca. 400.000 km (gods- og persontog), og hertil beregnet en brændselsudgift på kr. 60.000. skulle dette antal kilometer køres af damploko og benzinmotorvogne, ville brændselsudgiften andrage ca. kr. 180.000, så alene på dette område er der en reel besparelse på kr. 120.000. Hertil må så lægges ca. kr. 35.000, sparet på betjeningen, idet dieselloko'erne betjenes af en mand mod to mand på et damploko.

Hvordan ser De på den ret nærgående konkurrence, som påføres banerne af last- og personbilerne?

— Jeg mener, at jernbaner og automobiler arbejder under så vidt forskellige betingelser, at en sammenligning ikke er muligt. Jernbanerne har, med det ene formål at sikre de rejsendes liv og velfærd og en præcis toggang, meget betydelige udgifter, som den erhvervsmæssige, private personbefordring er helt fri for, hvilket jeg gerne vil have lov til at sige lidt mere om. — Jernbanens væsentligste udgifter hidrører fra:

1) *Pensionsbyrden* — som sidste år for vor bane androg godt kr. 300.000.—, skønt de fleste pensionisters grundpension udredes af privatbanernes pensionskasse, til hvilken der svares et årligt bidrag på ca. kr. 37.000.—. Enkelte gamle pensionister har ikke været forsikrede i pensionskassen og koster os årligt ca. kr. 50.000.—, medens resten ca. kr. 210.000.— hidrører fra til-

læg til pensionerne, der bestemmes af pristallet. Banens pensionsudgift svarer til ca. 18 % af hele driftsindtægten, og mon ikke en sådan udgift ville betyde urentabel drift for enhver anden virksomhed her i landet. Bilerne har ikke tilsvarende udgifter, og ejerne ville vist meget hurtigt give op, dersom de til et tilsvarende formål skulle udrede 18 % af de samlede driftsindtægter.

Såfremt privatbanernes pensionstillæg til pensionister blev optaget på finansloven og udbetalt af statskassen, ville Østsjællandske jernbane og med den mange andre privatbaner formentlig i fremtiden trods stigende konkurrence ikke alene være i stand til at få balance på driftsregnskabet, men endog skabe et mindre driftsoverskud, som anvendt til yderligere modernisering af materiel, signalanlæg, værkstedsmaskiner osv. ville være medvirkende til yderligere nedsættelse af banens driftsudgifter, hvorved banen endnu bedre kunne optage konkurrencen.

Så længe banens økonomi tynges af den meget store pensionsbyrde, kan det ikke forventes, at den vil være i stand til at få balance, men vil køre med »underskud«. Når talen er om de meget betydelige pensionsbeløb, banen må udrede, må man ikke glemme, at vore pensionister er gode, solide skatteydere, og at deres pensioner går ud i omsætningen måned for måned.

2) *Sikkerhedstjenesten.* — Der er pålagt banerne et effektivt system med det formål at sikre toggangen og de rejsende. Signal, bremsesystem, nødbremse, dødmandsanordning, sikring af overkørsler o. m. m. koster store beløb i anskaffelse og vedligeholdelse, og ikke mindst betjeningen er kostbar, da den kræver anvendelse af uddannet og kvalificeret arbejdskraft.

Skulle et tilsvarende sikkerhedssystem ved lov overføres til personbiltransporten, ville det f. eks. medføre, at en bil for at færdes på vejene skulle have to førere med hver sine styre- og bremsegejrer.

Den kontrol og regulering af biltrafiken, der er pålagt politiets forskellige afdelinger, må jo også koste en masse penge. Der må nødvendigvis blive tale om millionbeløb i lønninger, anskaffelse af biler og kørsel med disse, kontorarbejdet ved behandling af de mange, mange skadesager m. v.

Disse dyre foranstaltninger til trods må vi finde os i, at ulykkernes antal på vore landeveje stadig stiger i et tempo, som langt overstiger, hvad man muligt kunne begrunde med det stadigt stigende antal nye biler, og hvad koster alle disse triste ulykker ikke det danske samfund? Såvidt jeg husker, blev der i april måned i år dræbt 45 og kvæstet 993 mennesker i trafikken, så hvad sikker befordring angår,

dersom man sætter pris derpå, står jernbanerne meget fint, og de betydelige beløb, som sikkerhedstjenesten koster banerne, er altså ikke givet forgæves ud.

Hvad tror De, at følgerne af automobilulykkerne på vore landeveje koster alene i penge for manglende forsørgere, hospitalsophold for de kvæstede og invaliderente — bare for een måned? Det må blive millionbeløb — og hvem skal betale?

3) *Vejene.* — Motororganisationerne taler ofte og gerne om de dyre jernbaner, der kun giver underskud i modsætning til automobilisterne, hvis skatter dækker alle vejudgifter og mere til. Måske er det rigtigt, og jeg indrømmer villigt, at motororganisationerne gør et dygtigt reklame- og propagandaarbejde for deres sag — meget bedre, end vi fra jernbanernes side har penge til, men jeg kan ikke rigtig få det til at stemme, når jeg ser, at f. eks. landkommunerne nu har udgifter, der årligt for hver skatteyder andrager fra 50—100 kr. til vejenes vedligeholdelse. Desuden har amterne meget betydelige vejudgifter, vel at mærke efter at bilskatten er trukket fra. Til sammenligning tjener, at jernbanernes offentliggjorte regnskaber er belastet med samtlige udgifter vedrørende banens drift, om det så er udgiften til snerydning. Mon jernbanerne virkelig er så dyre, som de gøres til, når alle disse forhold tages i betragtning? En meget stor fordel må så afgjort ligge på jernbanernes side, dersom de blot får samme arbejdsvilkår som de private transporterhverv.

F. eks. kører vi her på Østbanen flere gange dagligt med godstog på ca. 240 t. Heraf vejer godsvognene de 80 t. og godsets nettovægt er altså ca. 160 t. Denne godsmængde fremføres af et dieselloko,

der pr. km koster ca. 30 øre i brændsel. Toget betjenes af to, undertiden kun af een mand. Til befordring af samme godsmængde pr. bil skal der anvendes 16 stk. 10 tons diesellastbiler med en betjening på 16 mand, og brændselsudgiften er 80 à 90 øre pr. km.

Anskaffelsen af jernbanemateriellet er billigere end bilmateriellet, det kan afskrives over en meget længere årrække, og vedligeholdelsen er billigere. Endvidere er jernbanemateriellet fremstillet i Danmark af danske arbejdere, medens bilmateriellet i alt væsentligt er fremstillet i udlandet, og skal betales med dyre dollars.

Jernbanerne er efter krigens ophør blevet både moderniserede, mekaniserede og rationaliserede på et så tidligt tidspunkt, at vi er klar til at tage kampen op i konkurrencen, når det blot kan blive på lige fod.

Men hvorfor iøvrigt kamp? Bilerne gør god fyldest på mange områder og er en billig befordring i produktion og omsætning, når de anvendes rigtigt og i samarbejde med jernbanerne.

Mon ikke en trafikordning med det formål at skabe dette samarbejde ville spare samfundet for store udgifter og megen fremmed valuta, mon en sådan ordning ikke ville bevirke større velstand og højere levestandard for vort lands befolkning.

Ved privatbanerne har vi to store ønsker: — at få lov til at arbejde på lige fod med andre transporterhverv og, at få lov til at udføre vor gerning på bedst mulig og billigst mulig måde til gavn for den egn, vi er sat til at betjene.

Johannes Nielsen.

Formanden for ØSJS's bestyrelse, amtsrådsmedlem, gdr. Jens Aage Larsen, Ebbeskov, i samtale med amtmænd S. Wechselmann, Næstved, der altid har vist forstående og aktiv interesse for Østbanens trivsel





Dræbte

RAMME d. 4. juni. Ved 15,30-tiden kørte en personbil ud foran toget på overskæringen ved Ramme st. Føreren af bilen, der var lokal kendt, var kørt frem trods rødt blinklys. Han døde på vejen til sygehuset.

SÆBY d. 9. juni. En 31-årig motorcyklist blev ved 23-tiden dræbt ved at køre mod de sænkede bomme på Ålborgvej i Sæby. Han var kommet gennem den første bom, men sammenstødte med den anden bom var så kraftigt, at han dræbtes på stedet.

DIANALUND d. 25. juni. En af patienterne fra kolonien Filadelfia blev i eftermiddag dræbt af skinnebussen. Motorføreren jog ved uheldet den ene arm gennem ruden og blev en del forskåret.

KALUNDBORG d. 25. juni. En 68-årig invalid, der havde fået lov at blive i sin rullestol i pakvognen fra Kh. til Kalundborg, kørte ved ankomsten til Kalundborg ud af pakvognen, før nogen var klar til at tage mod ham. I faldet brækkede han lårbenet og pådrog sig en hjernerystelse. Nogle dage senere døde han.

Motorkøretøjer mod tog

VARDE d. 3. juni. Da Nr. Nebel-banens skinnebus passerede overskæringen for Lundvej i Varde, kørte en personbil trods blinklys og allarmklokke ind på overskæringen og ramte bagenden af skinnebusens bagagevogn, der blev løftet af sporet. Bilens forparti ødelagdes, men ingen personer kom til skade. Nogle soldater, der var med toget, løftede den afsporede vogn på sporet, og toget kunne straks efter fortsætte.

For 14 dage siden kom 5 mennesker alvorligt til skade på denne overskæring.

HILLERØD d. 25. juni. En lægebil kørte ved godt 11-tiden ind i siden på Gribskovbanens skinnebustog på Fredensborgvejens overskæring. Trods en lang række biler, der var standset op for at lade toget passere, blinklys og allarmklokker, satte lægen fart på for at komme uden om de holdende biler. Der kom ingen mennesker til skade, og lægen gav sig straks til at tage nogle foto af uheldet.

VIBORG d. 28. juni. Da lyntoget Midtjylland ved 17-tiden skulle passere en privat overskæring ved Vindt mølle, var en personbil standset midt på sporet ventende på, at det andet led skulle blive åbnet. Bagenden af bilen skurede mod lyntogets trinbrætter, hvoraf nogle blev revet af. Kun materiel skade.

Andre uheld

SDR. OMME d. 5. juni. Da en af Troldhedebanens store motorvogne befandt sig mellem Sdr. Omme og Grindsted opstod der ild ved motoren, og ilden bredte sig hurtigt i vognens træværk. Falck fra Grindsted søgte at slukke ilden med vand fra sprøjtes tank, men det hjalp intet. Der blev derefter sendt bud efter rangertraktoren fra Grindsted station, der skubbede den brændende vogn til Simmel bæk, hvor der var vand nok til at slukke branden, men da var de to trediedele af motorvognen ødelagt. Motorvognen var forsikret for 350.000 kr.

HILLERØD d. 7. juni. Da Gribskovbanens skinnebustog på 7 vogne ved 16-tiden var under indkørsel på Hillerød station, fortsatte toget over drejeskiven gennem jerngelænder og perronkant op på perronen, hvor det standsede en halv m fra stationsmuren. Ingen personer kom til skade, og den materielle skade var ikke betydelig. Ved efterprøvning af bremsesystemet viste det sig at være i bedste orden, *men al tryklufften havde været opbrugt!*

FALLING d. 12. juni. Da Odderbanens skinnebus ved godt 15-tiden passerede en overskæring ved Falling by, blev en 68-

årig blind mand påkørt af skinnebussen. Han blev ramt i hovedet af en håndbøjle og havde pådraget sig en middelsvær hjernerystelse.

FABORG d. 15. juni. Under arbejdet med at optage sporet på den nedlagte Svendborg—Fåborg-bane, kom en motortrolje ind til Fåborg med en godsvogn læsset med sveller. Det viste sig umuligt at bremse troljen, der med hylende sirene kørte over flere gadeoverskæringer. Efter banens lukning er der på Fåborg st. anbragt en mekanisk hemsko på sporet ud mod banen. Troljen hoppede over skoen og kom på sporet igen, hvorimod godsvognen blev afsporet med begge hjulsæt og standsede ved, at hjulene borede sig ned i brostenene på en gadeoverskæring.

SILEBORG d. 17. juni. Stationens traktor med to godsvogne blev i dag påkørt af et rangerende godstog med så stor kraft, at både traktoren og godsvognene væltede om på perron I. Ingen mennesker kom til skade.

LUND d. 24. juni. På strækningen mellem Lundum og Lund påkørte skinnebussen ved 23-tiden en hest. Hesten dræbtes på stedet, og skinnebussen fik afsporet den forreste truck.

Østerport

Den af de rejsende med længsel ventede rullende trappe på Østerport station, bliver nu yderligere forsinket. Der var ansat premiere til den 28. juni, men da trappe-trinene, der er udført i Sverige, kom, viste det sig, at de var for lange til at passe i jernkonstruktionen. De må nu sendes tilbage for at slibes til.

En DSB poet har her i lang tid frydet S-togspassagererne med følgende:

*Vi bygger her en rullende trappe,
— undskyld at forholdene er lidt knappe.*

En vittig rejsende har nu slået et nyt rim op:

*Monstro der skal gå både vinter og vår,
forinden den rullende trappe vi får?*



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

Halskov-Knudshoved

Her går det stærkt. —

For tre uger siden udbød DSB arbejdet i den bunden licitation til fem entreprenørfirmaer, som tidligere har gjort arbejde for Statsbanerne ved forskellige lejligheder. Men DSB fik ikke fem tilbud. Der kom kun eet — til gengæld et samlet fra dem alle fem. Arbejdet skal fremskyndes så stærkt og gøres så hurtigt, at ingen af de fem firmaer alene turde påtage sig at garantere for fristens overholdelse. Derimod kunne fem sammen gøre arbejdet inden for den tid, DSB har afsat til det. Og nu går man i gang.

De fem firmaer, Monberg & Thorsen, Christiani & Nielsen, Saabye & Lerche, Kampmann, Kierulff & Saxild og Melchior & Voltelen.

Det er et meget stort arbejde at bygge to havne på kort tid. Og begge sider skal gøres færdige samtidig. Af samme grund er arbejdet blevet delt i forskellige faser, men hver fase har sin ganske bestemte tidsfrist, der nøje skal overholdes. Denne gang gælder det første runde. Prisen ligger omkring 14 mill. kr., og arbejdet omfatter uddybning, molebygning og vandingeniørarbejde i øvrigt i forbindelse med dannelsen af havnene.

Så snart man til næste forår har fuldført programmets første del, bliver næste fase udbudt i ny licitation. Så er nemlig vandarbejdet færdigt. Der skal bygges mole, der skal laves molehoveder, og havnene skal uddybes. Når det er gjort, er der skabt læ, og arbejdet med selve færgelejerne og på land kan begynde. Derfor er den første del af arbejdet så vigtigt, og derfor er fristen så svær at overholde. Man går i gang med det samme, inden efterårets storme kommer og gør arbejdet endnu vanskeligere.

Der kræves vældige mængder af materiel af enhver art. Og der kræves mange ingeniører, der er specialister i vandbygning.

Trods den store fart er man endnu lidt forsigtig med at fortælle om, hvornår alt er færdigt, og sejladsen kan begynde. Besejlingsforholdene både i Halskov og Knudshoved bliver væsentlig bedre end i

Nyborg og Korsør. Den nye bilfærge med den høje overbygning kan gå til færgelejet, uden at skulle svaje under besværlige vind- og strømforhold. Der er plads nok i vandet, og selv når vinden blæser fra siden på den store overbygning, vil færgen kunne lægge til i læ af molen, der strækker sig seks færgelængder ud fra land.

Træsæder dødsdømt

På en international jernbanekonference i Hamborg, hvor alle europæiske jernbaner var repræsenterede med undtagelse af de sovjetrussiske, er det blevet vedtaget, at alle 3. klasses vogne med træsæder skal forsvinde i løbet af de kommende to år hele Europa over.

Man vil derefter kun have 1. og 2. klasses vogne, der skal benyttes til de nuværende billetpriser for 2. og 3. klasse.

Der er desuden på konferencen udarbejdet et program om billige turistture for at gøre det muligt for den jævne mand at tage på længere rejser, og fra 1. januar sker der en betydelig forenkling af de internationale billettakster.

I nær fremtid vil der inden for de europæiske jernbaner blive indført ensartede stykgodstakster, idet disse skal opbygges så enkelt som muligt. En lignende ordning kan anvendes allerede til efteråret mellem alle stationer i norden. Den ny nordiske stykgodstakst, der er et opsigtsvækkende pionerarbejde inden for det internationale takstvæsen, bliver en fortsættelse af den nordiske godstakstorden, der har været i kraft halvandet år mellem Sverige, Norge og Danmark, og som allerede har betydet et stort skridt fremad i taksthenseende.

Udenlandske jernbane-underskud

De norske statsbaner regner med et underskud på mindst 80 mill. kr. for 1954. Samfærdselsministeren har i stortinget oplyst, at en af de vigtigste og dyberegående årsager til det voldsomme underskud er konkurrencen med bilerne, som stadig overtager mere af transporterne.

De vesttyske statsbaner budgetterer med et underskud på 794 mill. dm. for 1954. Der lægges ikke skjul på, at en del af underskudet er forårsaget af den hastigt voksende lastbil- og bustrafik.

Rekordtal på overfarterne

På Helsingøroverfarten overførtes søndag den 5. juli 1150 biler fra Sverige og 755 fra Danmark. Der overførtes ca. 13.000 rejsende fra Sverige og 9800 fra Danmark.

På Gedseroverfarten medtog de tre færger ca. 500 biler.

På Storebælt blev der af 10 færger sejlet 108 færgeture, hvilket vil sige, at der afgik færge fra Nyborg eller Korsør hvert 13. minut, og der blev overført godt 6000 biler. Den største ventetid blev ca. 2 timer.



Det er ikke alle, der ved ...

at der den 22. juni blev indviet en ny færgestation i Malmö, der har kostet 1 mill. kr.

at DSB rejsebureauet i Esbjerg om kort tid flyttes fra jernbanestationen til Kongensgade 20, Esbjerg.


at beboerne i Korsør i de gader, hvor igennem biltrafikken til den private bilfærge Betula foregår, samler protestunderskrifter, idet pudset falder ned fra lofterne, og ruderne klirrer og truer med at falde ud, når de store lastbiler kører gennem gaderne.

at DSB rutebiltjeneste havde udset en 20 pers. Triangel rutebil årgang 1933 til at ende sine dage på det påtænkte jernbanemuseum. En drengemand har i den seneste tid ødelagt bilen både indvendig og udvendig så totalt, at det næppe lader sig gøre at sætte bilen i stand til det påtænkte formål.

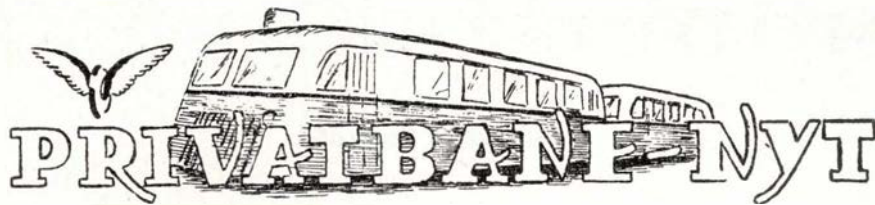


- den bedste gas
på det bedste anlæg.

NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515



Brødrene Leervad
Aut. elektro Installatører
Udfører Arbejder for DSB
Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg



BELLGRAPHIC SYSTEM



Aktieselskabet

SYSTEMEX

ST. KONGENSGADE 47 KØBENHAVN K

TELF. PALÆ 2890*

Lollandsbanen

På banen generalforsamling i juni blev det stiltiende vedtaget, at lade banen træde i likvidation fra 1. juli. Samtidig blev der aflagt regnskab for året 1953, der viste et underskud på 497.483 kr. mod et underskud på 763.649 kr. året forud. Det skal nævnes, at Bandholmabanen havde givet et overskud på 48.262 kr.

Den 1. juli ved midnatstid indstillede Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab driften efter gennem 80 år at have forestået jernbanetrafiken på Lolland. Samtidig overtog det nye selskab, A/S Lollandsbanen, driften. Det nye selskab får hovedkontor i Maribo, i modsætning til det gamle selskab, der havde hovedkontor i København, hvilket kostede banen ca. 12.000 kr. om året.

På hovedkontoret i Maribo var der den 1. juli en kort formel overdragelse, hvor det gamle selskab tog afsked med banens personale. Det er den nye banebestyrelses agt at gennemkøre banens strækninger for at hilse på personalet. Med undtagelse af en trafikkontrolør, der har taget privat erhverv, er hele personalet overgået til det nye selskab.

Nakskov - Rødbybanen

På banens generalforsamling oplystes det, at banen i sit sidste driftsår havde haft et driftsunderskud på 161.211 kr. mod 162.787 kr. året før. Der havde været en nedgang i antal rejsende på 13.000, så fmd. for likvidationsudvalget kontorchef Bang Christensen, trafikministeriet, udtalte, at man havde gjort rigtigt i at standse driften.

Banens rullende materiel er for det meste vedkommende solgt til anskaffelsespriserne. Remisen i Rødby var solgt for 22.000 kr. og remisen i Nakskov for 6000

kr. Stationerne havde indbragt følgende: Vestenskov 23.500 kr., Kappel 25.000 kr., Munkeby 21.000 kr., Tillitse 24.000 kr., Dannemarre 25.000 kr., Gloslunde 24.500 kr., Landet 24.500 kr., Vester Tirsted 24.500 kr. og Bukkehøve 18.700 kr.

Hvad passivsiden angår oplyses det, at en aktuar havde opgjort pensionsforpligtelserne til mellem 950.000 kr.—1.000.000 kr. Man håber på at kunne opnå fuld dækning, men det afhænger af, om Rødbybanen skal deltage i pensioneringen af de folk indenfor Lollandsbanen, der har haft med Rødbybanen at gøre. Man vil så hurtigt som muligt afvikle gældsposterne og tegne pensionsforsikringerne.

Gribskovbanen

Banens driftsunderskud blev i år 29.537 kr., hvilket er ca. 400 kr. mindre end året før. Budgettet for indeværende år viser et underskud på 19.008 kr. Banens bilruiter havde givet et overskud på 35.387 kr. Moderniseringsarbejderne er nu næsten afsluttede, og der ventes at blive en overskrivelse på disse på ca. 403.000 kr. Banen er i forhandlinger med DSB om, at de gennemgående vogne til og fra Kh. kan fremføres med DSB loko, således at der kan spares 6—7 minutter i Hillerød til ombytning af loko. Målet er at gennemføre togene Kh.—Gilleleje på 1 time.

Østsjællandske jernbane

På banens generalforsamling, der afholdtes på banens 75 års jubilæumsdag, oplystes det, at banen havde haft en fremgang i antal rejsende på ca. 29.000. Derimod var godsbeholdningen gået noget ned, hvilket for en stor dels vedkommende skyldes, at en stor eksport af kalmel til Sverige var ophørt. Banens underskud var på 113.898 kr. mod 76.691 kr. året forud.

Ved den efterfølgende jubilæumsfrokost udtalte direktør E. Nielsen bl. a., at banens trafik siden 1938 var steget med 250 pct., hvilket var et bevis for, at banen havde en mission at udføre i Østsjælland. Trafikministeren udtalte bl. a., at det afgørende for en banes drift i virkeligheden er egnens befolkning. Direktør Harboe, privatbanetilsynet sagde, at han nu var kommet på ØSJS i 30 år og dermed havde fulgt udviklingen, der senest havde givet sig udslag i den nu næsten afsluttede modernisering. Af 44 privatbaner står ØSJS som nr. 3 med hensyn til togtrafik, så direktør Harboe troede derfor ikke, at ØSJS var i farezonen. O.trafikass. E. R. Andersen, Hårlev, takkede for det gode forhold mellem banens bestyrelse og personalet og overrakte bestyrelsen en dirigeret klokke forarbejdet af materialer fra banens gamle materiel. Sluttelig takkede formanden for de mange gode ønsker for banens fremtid.

Gør Deres indkøb ———
 ——— hos vore annoncører

Amts-Arbejdsanvisningskontoret

anviser Arbejde af enhver Art, saavel i By som paa Land

Benyt Husgerningskontoret, lokal 8, Kontortid: 8-16
 Lørdag: 8-12 . Al Arbejdsanvisning er gratis

Holbæk . Blegstræde 10 . Telefon 532-572

Jernbanerestauranten

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

Dagens Middag,
 2 Retter veltillavet Mad

350

Frisklavet Kaffe
 hele Dagen fra Kl. 6

MODEL JERNBANE

ved Villy Jonvald

Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre
Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for Banerne

Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108

Harald Larsen

Bageri & Conditori

Altid friskt og lækkert Bagværk
Morgenbrød bringes

Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

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. 227

Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58

**Gør Deres indkøb
hos vore annoncører**

Opkøb af Jern og Metal samt
defekte ACCUMULATORER

Bagsværd

Jern- & Metalhandel

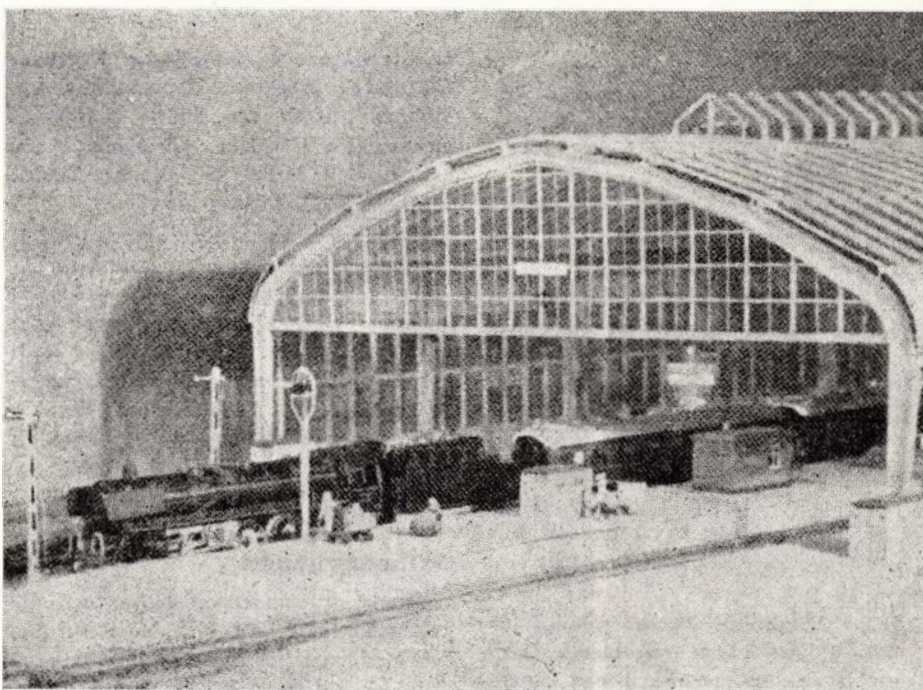
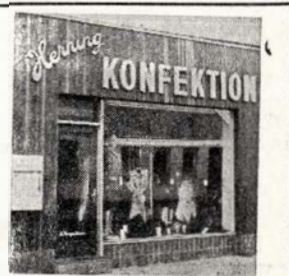
Bagsværd . Brudelysvej 1 . Telefon 852 - 1733

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:

★

Herning Konfektion

ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



Model banegårdshal

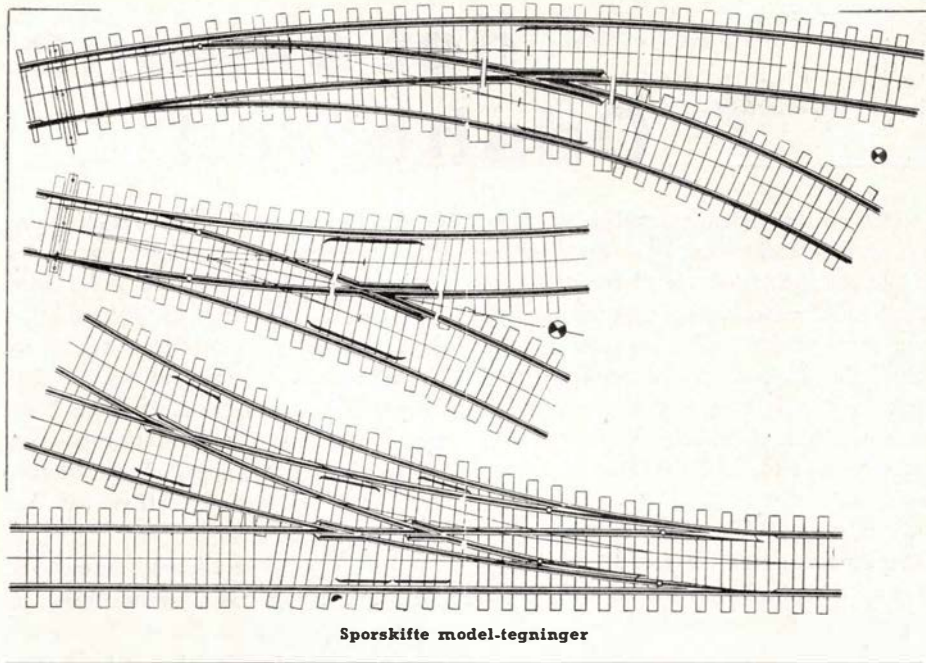
Banegårdshal

For de heldige modelbanebyggere, der har den fornødne plads, skal vi bringe en byggevejledning til en virkelig dekorativ banegårdshal. Det skal straks bemærkes, at materialer osv. er ganske billige, men det kræver naturligvis en vis portion snildde at bygge dette interessante stykke husflid. Til buekonstruktionerne benyttes 1 mm finer, der først bøjes i profil, og derefter limes sammen. Der beregnes ca. 7 til 8 cm mellem hver bue, og derefter lægges længdespærerne på. Ganske tynde lister kan derefter limes på, følgende hallens karakteristiske buekonstruktion. Såfremt man ikke har plads til at bygge en hal til

6 spor som den afbillede, kan man blot lave den smallere, uden det går ud over helhedsindtrykket. Når selve tagoverbygningen er færdig, og der er klæbet cellofan indvendig, lukkes hallen i begge ender over sporhøjde med den på billedet viste konstruktion. Indvendig kan man bygge perroner, evt. både til rejsende og til bagagetransport. Desuden kan der opføres kiosker for handel og togtjeneste samt sportavler og perronbænke. Bredden for en hal beregnet til seks spor med de fornødne perroner er 50,5 cm, og højden 22,5 cm. Længden kan så varieres, men for at få det bedst mulige helhedsindtryk i forhold til bredde og højde, skal en sådan banegårdshal helst være ca. 100 cm.

Sporskifter

For dem, der bygger sporanlæggene selv, bringes her tre typer sporskifter i målene 1 til 1 for HO, altså naturlig størrelse. I mange tilfælde er det kun det midterste sporskifte, der bliver bygget, idet kurveradien kun er 50 cm og derfor bedst passer ind i det afgrænsede pladsforhold de fleste modelbanebyggere arbejder med. En udførlig teknisk forklaring til de her afbildede tre sporskifter skulle i det væsentlig være overflødig, da det af tegningerne tydeligt fremgår, hvordan alle detaljer er udformet. Man kan med ganske lidt værktøj selv forme og slibe de forskellige tvangsskinner og sporskiftetunger, og med loddekolbe og stifter montere dem på egnede underlagsstykker.



Sporskifte model-tegninger

URE - GULD - SØLV SPORTSPRÆMIER

Sølvtil
unge hjem



Alle kendte
mønstre føres



Helligkilde

VESTER VOLDGADE 10
KØBENHAVN V



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

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

Tilbud og Overslag gives - Udfører Arbejder for DSB

JERNBANEORKESTER - LANDSSTÆVNE

Lørdag den 4. og søndag den 5. september afholder samtlige danske jernbaneorkestre deres årlige store landsstævne, denne gang i **Fredericia**. Hvert af de 6 deltagende jernbane-orkestre: Århus (2), Struer, Esbjerg, København og Fredericia giver koncertafdeling, hvorefter de ca. 200 musikere samles i et orkester. Det er i år sjette gang, der holdes jernbane-orkester-stævne, og disse stævner har hidtil haft over 10.000 tilhørere.

Da vore jernbane-orkestre skaber respekt og beundring for den danske jernbanestand, og samtidig er god reklame for vore baner, bør så mange som muligt støtte disse orkestres foreninger økonomisk ved at være medlem af disse.

BJØRN.

Besøg på CARLSBERG BRYGGERIERNE

Som meddelt i vort maj-nr. havde Carlsberg Bryggerierne inviteret Jernbane-Bladet's læsere til at bese den store virksomhed. Besøget er nu fastsat til:

onsdag den 4. august kl. 13 prc.

ved hovedindgangen Vester Fælledvej 100.

Af hensyn til det fornødne antal omvisere, bedes alle, der ønsker at deltage i dette besøg på bryggeriet venligst meddele dette til Jernbane-Bladet, Fasan 4091, eller til togbetj. S. V. Jonvald, Kh, tlf. Hvidovre 3642.

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.

Autolakereriet »HØJGLANS«
N. NICOLAJSEN

Horsens — Tlf. 295 - 3058

Leverander til DSB og Privatbanerne

Besøg

det skønne Odsherred

Det er i grunden mærkeligt at tænke på, at der stadigt skal et stort og omfattende propagandarbejde til, for at få vore ferierende medmennesker til at tage til det skønne Odsherred — men det skal der altså. Der er jo så mange smukke egne i vort land, som hver med sin egenart frister, og har vi endelig besluttet os til at tage af sted, kan det ikke gå hurtigt nok, synes vi.

Derfor har Odsherredbanen udsendt en lille brochure med det formål, at få chefer og foreningsledere til at lade firma-skovturen eller foreningsudflugten gå til

Odsherreds skønne, skønne land — og rejsen, ja, den går så hurtigt og afvekslende, at De synes tiden er blevet borte for Dem. På et passende Tidspunkt af dagen, nemlig kl. 8,30 ruller toget ud fra Københavns hovedbanegård, og kl. 22,12 foregår hjemrejsen fra Holbæk st. I dagens løb har De i moderne turistbus haft lejlighed til at se noget af det skønne Odsherred og eventuelt badet ved dets dejlige strande.

På turen op til restaurant »Strandlyst«, der ligger dejligt ved skov og strand, og hvor frokosten venter, har De bl. a. haft anledning til at kigge på middelalderborgen Dragsholm, hvor mange af vor histories kendte mænd har færdedes. Den er nu omdannet til en eksklusiv slotspension, hvor kendte mænd og kvinder fra vor tid færdes i dag.

Frokosten på restaurant »Strandlyst« har De forhåbentlig ladet vederfares fuld retfærdighed. Ludvig Jensen, hans hustru og søn overvåger ethvert arrangement, så det klapper, som det skal og er forventet af gæsterne.

Når De bagt og brunet af solen stiger ud af toget på den lille holdeplads »Lunden« ved Holbæk, lige overfor restaurant Strandparken, hvor direktør Jacobsen tager imod, har De sikkert fået samlet appetit til middagen, der serveres i een af Danmarks smukkeste beliggende restauranter i en dejlig park på skråningen ned mod Holbæk fjord.

Går De efter middagen og dansen en lille tur i parken — og det bør De — ser De over Holbæk Fjords forhåbentlig spejlblanke vande Tuse Næs og Hørby Færgekro i en tavlet indfatning af knaldgule rapsmarker, og når De efter en lille svingom i togets dansevojn lidt træt træder ud på gaden i København, lover De Dem selv, som mange tusinder før Dem, at det besøg i det skønne Odsherred skal snart gentages, og det løfte holder De.

J. N.

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.

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

Køber brugt Jernbanemateriel og gamle Accumulatorer til højeste Dagspris

Holbæk . Paralelvej . Tlf. 1167

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

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

Om et billetsystem

I.

skriver Helsingør—Hornbæk—Gilleleje jernbane bl. a.: efter at personalet har fået færdighed i at udstede de nye billetter, kan man ikke tænke sig at gå tilbage til de gamle billetter. Såvel udstedelse som afregning er lettere og sikrere ligesom udgiften incl. leje af billetkasser og indkøb af nye billetter udviser en væsentlig besparelse. Banens kontrol med de nye billetter er bedre end før, og billetterne er faldet i publikums smag.

Troldhede—Kolding—Vejen jernbane skriver bl. a.: at systemet navnlig m. h. t. udstedelse af månedskort har betydet forenkling og besparelse.

Odense—Kerteminde—Martofte jernbane skrev den 6. marts i år bl. a. vedr. Nordvestfynske jernbane: chaufførerne, der er forespurgt, erklærer, at maskinen er nemmere end klippebilletter. På Bogense—Middelfart ruten længes man efter at få klippebilletterne opbrugt og gå over til de nye maskiner. Personalet, der foretager afregning med chaufførerne, er også forespurgt og erklærer ligeledes, at afregning efter det nye system med billetmaskiner er lettere end med klippebilletter.

Silkeborg—Kjellerup—Rødkærbro jernbane skriver bl. a.: billetmaskinen, der benyttes, er billigere end klippebilletter.



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

ter, og maskinen er ret smertefri at anskaffe — økonomisk. Vi har fem maskiner i gang, og hele arbejdet lige fra billetudstedelsen til opgørelse og revision er blevet forenklet og derved tidsbesparende.

Bornholmske jernbaner skriver bl. a.: . . . vi har kun haft grund til at være tilfredse både med den udmærkede service, deres firma ydede os ved etableringen, og med selve billetsystemet, som vi trygt og med glæde kan anbefale. Vore talrige gamle billetter, godsfrimærker m. v. er nu kasserede og er stattet af een, der gør det ud for dem alle: *Bellgraphic-billetten*.

Disse udtalelser kan jo nok friste til et nærmere bekendtskab med det system, der her er tale om, og vi skal derfor i denne og i en senere artikel give en indgående

beskrivelse af Bellgraphic-billetsystemet, der byder på et stærkt forenklet billetteregnskab, større sikkerhed og kontrol med billet indtægten og sidst, men ikke mindst værdifuldt, på en effektiv analyse af passagerbefordringen. Bellgraphic model »P« er et meget handy apparat for billettøren: det vejer knapt 2 kg og måler 19×14×5 cm.

Forenklet billetteregnskab opnås med Bellgraphic-billetsystemet, fordi anvendelsen af een og samme standardbillet til samtlige forekommende takster og ruter overflødiggør lager af forudtrykte billetter, og der spares megen kostbar tid ved billetudlevering og -afregning. Billetafregningen sker på basis af billettørens, der med usvigelig sikkerhed registrerer hver

eneste udstedt billet og dens takstpålydende. Ved tjenestetidens ophør tælles dagens billettørens og på regnemaskine eller en Bell Punch analyse, så billettørens afregningsarbejde reduceres til blot at tælle de kontante penge op.



Bellgraphic-billetmaskine til tog- og busbillettering



Fig. 3. Abonnementsbillet

Sikkerhed og kontrol med at få afregnet nøjagtig den opkrævede billetindtægt opnås med 100 pct., ligesom billettørens viser, om der er opkrævet korrekt takst for de enkelte ruterstrækninger. Billetmagasinet har plads til 500 billetter med kopi, der er utilgængelige for billettøren, når de først er anbragt i apparatet, der ikke på nogen måde kan åbnes af andre end de, der har bemyndigelse hertil. Da der kun er een slags billetter og een nummerrække i brug, kan f. eks. tabte billetter ikke indgå i cirkulation påny, da det øjeblikkeligt vil afsløres, at de ikke passer til den nummerrække, der er i brug.

Effektiv analyse kan også nås med billettørens som grundlag og kan foretages når som helst, der er brug for oplysninger vedr. passagerbefordringen.

Revision af billetter og kopier vil straks afsløre forsøg på forfalskning eller rettelser, fordi billettørens notater sker enslydende på billetens for- og bagside og på den indelåsedede kopi.

Bellgraphic-billetsystemet er tilsyneladende det hurtigste og enkleste transportable billettørens til rutebiler og jern-

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



baneruter med varierende takster. Som det vil ses af illustrationerne kan samme billet anvendes til alle takster og ruter.

- I. Alle passagerer, voksen eller barnebillet (enkeltbillet, dobbeltbillet eller rabatrejsebillet).
- II. Barnevogne, cykler (enkeltbillet, dobbeltbillet).
- III. Pakker (billet som kvittering for betalt fragt).
- IV. Pengeforsendelser (billet som kvittering for det modtagne beløb og incassationsgebyr).

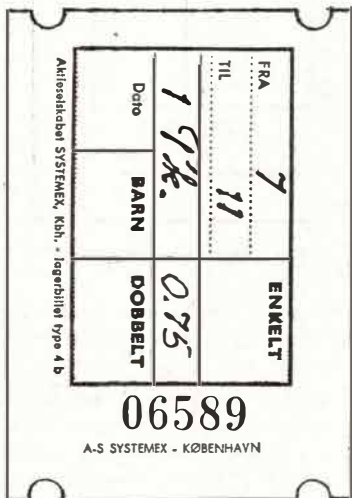


Fig. 5. Pakkebillet

Fig. 5 viser en billet udstedt som kvittering for fragt eller incassogebyr for godsforsendelser. På samme måde udstedes billet til cykler, barnevogne og gebyr for opkrævning o. l., blot erstattes teksten »PK« med teksten for det, der ydes tjeneste for.

Når regnskabet skal gøres op, kan dette ske på den letteste og simpleste måde ved, at billettøren afleverer sin pengebeholdning og udsteder en krydset billet til sig selv som vist på fig. 6. På denne billet anfører billettøren dato, hvor mange penge, der afleveres samt sit navn og udsteder billetten fra sin maskine. Den, der modtager kørselsindtægten fra billettøren forsynes den billet, billettøren lige har ud-

stedt med sine initialer, der gælder som kvittering.

Når maskinen påny tages i brug ved tjenestetidens begyndelse, tæller billettø-

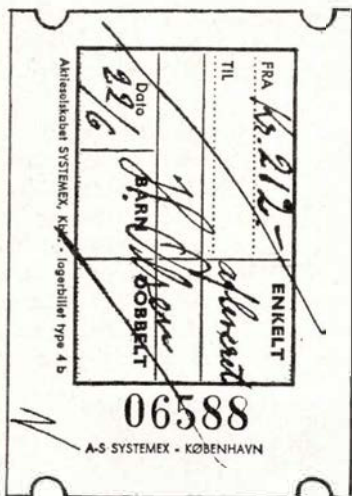


Fig. 6. Afregningsbillet

ren sine byttepenge op og udsteder en billet som kvittering for maskinen og byttepengene som vist på fig. 7.

Maskinen er herefter klar til brug, og billettøren må stå til regnskab for de beløb, der udstedes på de billetter, der ligger mellem kvitteringen for modtagelsen af maskinen og maskinens aflevering. (Fortsættes i næste nr.) JN.



Fig. 7. Kvittering for maskine og byttepenge



Tønder Øst

Trafikekspedient M. B. Madsen, Kvisel, er forfremmet til stationsmst. ved Tønder Øst st., hvor stmst. L. C. Andresen har søgt afsked p. gr. af alder (65 år).

Dødsfald

Stationsforst. V. S. Wendelboe, fh. Nykøbing F., 87 år.

Baneformd. K. A. Hansen, fh. Skanderborg, 78 år.

Stationsforst. O. P. A. Lassen, fh. Dallose, 80 år.

Lokofører O. V. N. Johansen, fh. mdt. Gb., 80 år.

Kedel.opt. P. M. Brovad, fh. Kh., 71 år.
Banearbejder M. N. Madsen, fh. Ellum, 71 år.

Togfører Johs. Larsen, fh. Næsvted, 70 år.

Togfører J. V. Bahlsted, fh. Kh., 70 år.
Remisearb. Fr. V. Jacobsen, fh. Korsør.

Stationsmst. H. M. Højlev.
Stationsmst. Arendrup Mortensen, Tylstrup, 68 år.

Overportør H. S. Larsen, Godsbaneg., 63 år.

Togfører H. P. Wollesen, Korsør, 58 år.
Togfører R. E. Rasmussen, Kh., 56 år.

Trafikkontrolør O. Sørensen, Nørrebro, 56 år.

Lokofører G. Kjeldsen Larsen, Ålborg, 41 år.

Lokofører P. A. Christensen, mdt. Gb., 30 år.

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

**Svogerslev
Læssetransportøren**



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.

Pro-forma konfirmationer

Det må siges, at DSB har været særdeles heldig med sine sidste nyskabninger indenfor akquisitionen.

Særlig drysser der megen virak ned over det nye økonomi-kontor. Man hører det rost overalt i de europæiske jernbane-administrationer, hvor det siges, at der forberedes studierejser en masse hertil for — under turistsektionens førerskab — at more sig lidt i København.

Kontoret selv er ikke forblevet helt upåvirket og har for yderligere at forhindre enhver fejltagelse antaget telegram-adressen »ØK«. Vi ville have foreslået »øk«, men nok om det.

Vi erindrer alle den store fiasko med bunke-pro-forma-bryllupper i Kastrup, den var vel nok helt forkert anlagt; men om nu øk har suget næring i de andres fejltagelse, er os ukendt, men derimod har et tilfælde givet os viden om, at succesikkert stormfremstød står for døren. Det er proforma-konfirmation af gamle drenge. —

Den skik — nogle kalder det en grov uskik — har efterhånden indsneget sig i vort samfundsliv, at ungdommen straks efter konfirmationshøjtideligheden drager på lange udenlandsrejser, efterladende forældre og husets venner m. fl. på peronen, hvor de vinker farvel til den bortdragende og til den glade festaften, der normalt hørte med.

Det er på denne misère, øk vil råde bod, ved ganske simpelt at arrangere rekonfirmationsrejser for forældrene m. m., der blev narret for lejligheden til at »fejre« den unge, hvilket de havde glædet sig så meget til.

Disse konfirmations-repetitionsrejser er anlagt som rene oplysnings- og studierejser og går til vinlandene mod vest. De foretages i store samlede tog med sovevogne og de mest moderne waggons restaurants, således at forplejningen kan foregå undervejs, ligesom at deltagerne ikke behøver at komme helt uforberedt til studiebyerne: Rüdeshheim, Reims, Bourdeaux, Bourgogne m. m. fl.

Formentlig skræmmet ved erfaringerne fra bunkebryllupperne, vil toldvæsenets medvirken blive bragt ned til et minimum, ligesom pas- og pro-millekontrol slet ikke vil finde sted.

Ankommet til studiebyerne står der kyndig vejledning til rådighed, og de kundskabstørstende inddeles i hold, alt efter studieretning. Der skænkes rekonfirmanderne megen glæde på sådan en tur.

For at holde de unødvendige udgifter nede, opfordres der til at afrejse i daglig påklædning, idet deltagerne jo først konfirmeres og pyntes efterhånden — undervejs.

Man regner med stor tilslutning, og det understreges stærkt i brochuren (nej, det er ikke fra bogtrykkeren vi har vor vi-

den), altså det understreges, at det ikke er bunkekonfirmationer, men rent individuelle studier, der kan foretages, og det loves, at ingen vil kede sig, da der er sørget for en righoldig spirituel underholdning.

Den smukke og indbydende brochure hedder: »Ferie fra rattet« og med undertitlen: Slag i valsen.

Idet vi sluttelig røber, at der gøres store anstrengelser for at få Skotland med ind blandt studielandene, vil vi ønske øk held og lykke med sit nye initiativ — — og deltagerne hjerteligt til lykke med konfirmationen. *Bacc.*

Brevkassen

Svar til »lille tænksom baneformand«:

— Det er et hårdt job at være redaktør. De spørger om det er noget med hypnose, når man ser, hvordan visse centrale afdelinger i vor administration ligger »kaltaleptisk todt« overfor perifere væseners rumsteren med tingene og penge-kassen, — alt sammen til stor ugunst for forrentning og regnskab, og at den slags kun befordrer mismod og nedsat arbejdslyst hos alle dem, der skal »svede« pengene sammen.

Vi burde jo slet ikke svare dem på sådan noget, men vi har grunde, når vi alligevel gør det. Det er læsning om Palle Harstrup-sagen, der har bibragt Dem Deres mistanke, som vi slet ikke vil tage stilling til, da vi selv er opfyldt både af forundring og bekymring.

Ak, så snart sindene i offentligheden sættes i bevægelse af skandalesager, så ser alt for mange straks noget tilsvarende indenfor vore egne rækker. Således f. eks. den gang vi havde Edderkopsagen, da sås disse småskabninger også på arbejde indenfor vore mure. Herregud, det behøver jo da slet ikke være tilfældet.

Som sagt, vil vi ikke svare på Deres spørgsmål, men derimod vil vi love Dem her i rubrikken at bringe et let fatteligt og helt udtømmende kursus i »hypnose og auto-hypnose«, så kan enhver more sig og sine derhjemme. — Enhver bør kunne hypnotisere sig selv — og andre, — det har vi eksempler nok på. — Vi begynder næste gang.

AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri

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

Boller på suppen

— Mener bladet, at man med rette kan sige, at det er førerprincippet, man dyrker ved DSB?

— Nej, snarere Uføre-princippet.

Pekingesere

Hvorfor kalder man de nye My loko for Pekingesere?

Mon ikke det er, fordi de set forfra minder en del om ansigtet på Pekingeserhunde?

... og så var der

Trafikeleven, der havde besøgt Bella-høj-skuet, »jeg må sande det gamle ord: Hvad forstår bønder sig på agurkesalat — —??! — — De snakkede om krydsninger — og krydsninger, men ikke eet ord om overhalinger eller togpassering.«

Vor Sommer-Shorts-Føljeton

i forstærket ferie-udgave

Følg nøje med fra begyndelsen, at ellers ikke den stærkt fortættede handling pludselig skal tage magten fra Dem

Da begivenhederne er henlagt til det hede og viltre Spanien, kan det ikke tilstrækkeligt tilrådes alle, der ønsker det fulde udbytte af denne kraftigt pointerede læsning, snarest at gennemgå et grundigt kursus i det smukke spanske sprog, ligesom nogle lektioner i praktisk tyrefægtning ville underbygge den rette forståelse og i det hele taget lette tilegnelsen.

Da det imidlertid ville være uforsvarligt af denne grund at udskyde føljetonens fremkomst, må vi her i al korthed nævne

de vigtigste af de gloser, som læserne ellers vil stejle over.

Toro: tyr — Bueno: god — Corrida de Toros: tyrefægtning — Cabo Estación: stationsforstander — Plaza de Toros: arenaen — Espada eller Matador: tyrefægtningens hovedperson, selvfølgelig næst efter tyren, og med ham står og falder selve tyren — eller omvendt. — Torero: tyrefægter.

Og med denne ballast kaster vi os lige lukt ud i det sælsomme, nemlig:

Espadaens maskespil

»Es-me-ral-dal!« gentog moderen mange gange i dagens løb, og der var et så udpræget tryk på næstsidste stavelse, at den bebrejdende tone var meget fremtrædende og gjorde sit indtryk, undtagen netop på Esmeralda, som dårligt nok hørte det og slet ikke mere. Hun, datteren, var nemlig purung, gnistrende smuk og meget charmerende. Dertil var hun meget »levende« og uerfaren, kort sagt, lige i undergangsalderen.

Åh, ja!!

Med moderen — Adla Remze — var det altsammen derimod lige omvendt, — altsammen.

Nåh, ja!!

Det eneste de to havde tilfælles var en vis tillidsfuldhed overfor mænd, men denne egenskab havde — for moderens vedkommende — i en relativ længere periode ikke været aktuel, nemlig lige siden kolonnen skiftede næstformand, medens Es-

meralda ligefrem udstrålede sin helt ubegrænsede tillid i alle døgnets 24 timer.

Disse to ernærede sig — i en lille butik i Valencia i udkanten af en hæderlig tilværelse i en beskeden tråd og lakridsforretning.

Denne lå lige midt imellem arenaen — Plaza de Toros — og lokalstationen, Valencia syd (Pl.d.T.). Denne placering og disse omgivelser var moderens idelig udtalte bekymring. — »Vi bor så uheldigt!« jamrede hun, skønt netop denne centrale beliggenhed var meget gunstig for hendes forretning, der tillige var autoriseret salgssted for tyretipskuponer, ligesom det var disse omgivelser, der havde skænket hendes ungdom dens stormende indhold. Ja, så frydefuldt havde hun haft det, at hun endog aldrig havde kunnet gøre det klart for sig selv, om det nu var stationen eller arenaen, der havde fængslet hende stærkest. Og sandheden er jo

nok: hvert til sin tid; — — men nu kaldte hun plæceringen ulykkelig, — — sådan er mødre! — For Esmeralda var nemlig godt tilfreds. — Ak, ja, der var minder, og det var tider, — da Adla var ung.

En Torero — dengang endnu kaldet Toreador — havde besat det hele Spanien med en rent ud entusiastisk extase. Han hed Carlos Gorgenzola, og det må her lige indskydes, at der kan foreligge en mulighed for slægtskab med den fra jernbaneforeningens historie så kendte »Don Carlos« — — fh. stationsforstander i Vedbæk, en hovedperson ved foreningens stiftelse og opfinder af jernbanehurraet — samt sikkert alle tiders muntreste jernbaneskikkelse. Dette sidste være dog sagt uden blot tillob til forklejning af en nulevende driftsbestyrer/direktør ved en kombineret privat-, kommune- og amtsbane.

Men — tilbage til Spanien — denne Carlos Gorgenzola, denne mester-Espada, denne datidens Tarzan, havde fuldstændig smadret Adlas unge hjerte. Hun var jo — dengang — lige i undergangsalderen.

Og nu sad hun der i Plazaen, på den dyreste plads, hendes pengepung kunne tillade, for at være Carlos så nær som muligt. Kampen var usædvanlig hård, men omsider var dog tyren — det var en vældig andabladlusisk kammerat — moden til det sidste opgor.

Espadaen, sign. Gorgenzola, trådte ind, og bevægede sig værdigt hen foran Corridaens præsident, der sad i sin fornemme loge, omgivet af kvindelig skønhed. Tyren blev beskæftiget i et fjernt hjørne af Plazaen. Den havde fået nakken fyldt med banderillos, der gjorde den helt af-sindig af raseri.

Carlos løftede sin kårde, som han bevægede graciøst, idet han indviede tyren til præsidentens ære.

Nu trak alle sig tilbage. Carlos var alene med Tyren, der sprang som en kåd kalv, men af lutter kamplystens vildskab.

Han forsøgte at henlede opmærksomheden på sig. Det lykkedes. Han var observeret, og mens tyren satte kursen med ham, tog han det røde fløjlstæppe over hovedet som en fotograf, der tager »sigte« — men lynhurtigt og i sidste sekund opfangede han kolossen i tæppet og forte den forbi sin venstre side, kun en brøkdelt af millimeter mellem dens spidse horn og sine egne ribben.

(fortsættes)

BRDR. HØNGAARD

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

Blomsterforretningen Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5
Aarhus . Tlf. 21039

Auto-Duco Lakereri

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

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

M

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. Kjolebroderi

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

Aarhus

Delikatesser . Alt til koldt Bord
Smaa varme retter . Middag, varm
hver dag kl. 11—13 og 16—17.30

SALAMI

AARHUS . FR. ALLE 142 . TLF. 25853

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Tlf. 60193

Bertrand Hagelquist

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Aarslev pr. Braband
Tlf. 60282

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

Husk

Anna Andersens Eftf.

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

RIIS
SKANDERBORG TLF. 500

Manufaktur . Trikotage

E. DAHL

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

SV. KJELDEN
Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

Vejle

DANSK-HOLLANDSK
VEJLE

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

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

Erik Madsen & Søn

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

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

C. V. Christensen

v/ P. R. Christensen
Blikkenslageri
Sanitære Installationer . Centralvarme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Vejle . Ørstedsgade 4 . Tlf. 301

Grejsdalens

Ungdomsskole

GREJSDAL

VEJLE
Telefon
2377

Skolen i de smukke omgivelser

5 måneders vinterskole for unge mænd
begynder 3. november
FORLANG PROGRAM

M. Ottesen & Søn

Blikkenslager, Aut. Vand- og Gasmst.
Centralvarme - Ventilationsanl.
Udfører Arbejder for D.S.B.

Danmarksgade 42, Tlf. 327-1341
Fredericia

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

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Svendborg

N. P. Hansen & Søn

v/ Tømrermester H. P. Hansen

Udfører Arbejder
for DSB

Egensevej 18
Svendborg . Telefon 558

Fra den lille daglige buket
til det store eksklusive
blomsterarrangement

A. Carlsen . Møllergade 44
Svendborg . Telefon 1116

SVENDBORG
KONSERVESFABRIK
A. m. b. a.

Tlf. Svendborg 506 (3 ledn.)

H. J. Krøyers Enke

Isenkram & Trælast

★ Svendborg
Tlf. 1027-1827-27

C. C. Corfitzen

v/ Laur. Corfitzen

Udfører
Arbejder
for DSB

Skibssmedie og Maskinværksted
Svendborg . [N. Havn . Tlf. 284-285-2443

Rutebilstationens Kiosk

Øl - Sodavand - Is - Kaffe
Varme Pølser
Dagblade, Ugeblade, Tidsskrifter
Tlf. Svendborg 543

Det gamle kendte Firma Svendborg Ligkistemagasin

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

- FOSKA GRYN
- BIO FOSKA GRYN

SVENDBORG

Baghvede- og
Havremølle

Theodor Petersen

TELEFON SVENDBORG 106

Petersen & Jensen $\frac{1}{2}$

— Korn- og —
Foderstofforretning

SVENDBORG . TELEFON 8

Ø. Havnevej 15

SVENDBORG
Telefon 43

HANS KNUDSEN $\frac{1}{2}$

Jern- og Staalforretning

J.M. Johansen's Eftf.

v/ C. E. JOHANSEN

Smedie og Maskinfabrik

Transportvogne . Brandhaner
Udfører Arbejder for DSB

Svendborg . Nyborgvej 5 . Tlf. 837
Privat 874

SVENDBORG
TRÆLASTHANDEL $\frac{1}{2}$
Svendborg . Ø. Havnevej . Tlf. 13

Leverandør til DSB

Vi har altid noget nyt...



v/ K. Christensen

SVENDBORG

SVENDBORG AMTS

Frugtsalgsforening

SVENDBORG

Frederiksgade 7
Tlf. 1457-1458
SVENDBORG

Lerchesvej 11
Tlf. 3200

Ford- Fordson
Forhandler
Servicestation

CHR.
BUKKEHAVE
& SØN

Kolonialvarelageret

Frederiksgade 9 . Tlf. 366
Svendborg

Varene bringes overalt

... benyt Telefon
759
Svendborg
BADSTUE og
SVØMMEHAL

Øxenbjerg Planteskole $\frac{1}{2}$

v/ I. G. Jarlgaard & Sønner

Svendborg
Frøerstuevej 17 . Tlf. 226

Dagblade ★ Ugeblade
Cigarer ★ Cigaretter

BANEGAARDSKIOSKEN SVENDBORG

Aaben kl. 5.30—23

Harry Petersen

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