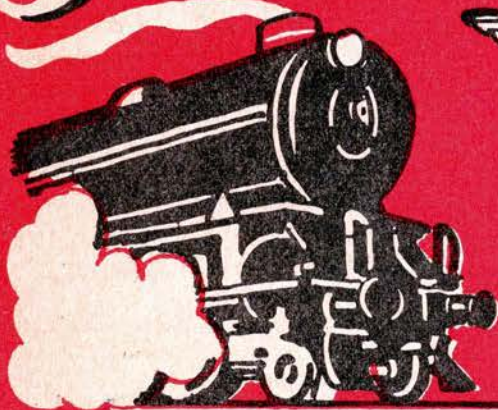


AALBORG PRIVATBAVER  
HOVEDKONTORET  
AALBORG  
65

# Jernbane-Bladet

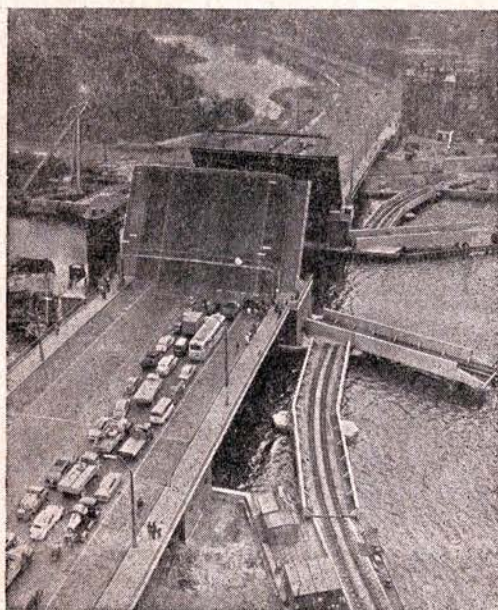


FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

## CHRISTIANI & NIELSEN



Langebros - København

CIVILINGENIØRER OG ENTREPRENØRER  
ØRSTEDHUS - KØBENHAVN V.



## Odense

### 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

Malerfirmaet

### Andersen & Holst

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

### Den cooperative Malerforretning

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

### Hans Jørgensen & Søn

Entrepenørfirma  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Odense . Pjentedamsvej 49 . Tlf. 683

## Svendborg



### Svendborg Vulkanise- ringsanstalt

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

### 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

## Svendborg

Vi har altid noget nyt...



v/ K. Christensen  
SVENDBORG

Dagblade \* Ugeblade  
Cigarer \* Cigaretter

### BANEGAARDSKIOSKEN SVENDBORG

Aaben kl. 5,30—23

## Sønderjylland

### Karl Fr. Schmidt

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

### Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby 1/2

Vilbæk pr. Kliplev  
Tlf. Kliplev 8716

### POUL'S MØBLER

v/ P. Madsen, Snedkermester  
Padborg - Tlf. 9384

Se altid vore Vinduer,  
før De bestemmer Dem

### Adolf J. Wolf

Grundlagt 1887  
Bygnings- og Inventarsnedkeri  
Møbelsnedkeri - Boligmontering  
Udfører Arb. for DSB  
Sønderborg, St. Raadhusgade 15  
Tlf. 2237

### Th. Sivertsen & Søn

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

### A. Kaae-Nielsen

Glarimester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Banegaardsgade 3  
Skanderborg

## Kolding

### H. og F. SLOTH

DSB Vognmænd

Kolding . Tlf. 51

### Sydjysk Trælasthandel, C. F. Müllers Eftf. A/S

Kolding . Bredgade 16 . Tlf. 47 - 2802

### Fr. Andersen & Sønner

Malermestre  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Kolding . Haderslevvej 22  
Tlf. 571 og 2647

### Brdr. Kronborg Jensen

Tømrer- og Snedkermestre  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Kolding . Dalbygade 37  
Tlf. 348 og 897

### A. HOLM

GLARMESTER

Gennem 20 år udf. arb. for DSB  
Kolding . Jernbanegade 42 . Tlf. 440

### V. Sørensen & Møller Nielsen

Murermestre  
Dalbygade 53. Tlf. 3170 Agtrupvej 144. Tlf. 3008  
KOLDING  
Udfører Arbejde for DSB

### Richard Jørgensen

Aut. Gas- Vand- og Blikkenslagermstr.  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Kolding . Rosengade 21 . Tlf. 5952  
Værksted: Haderslevvej 27 . Tlf. 2952

### H. Overbeck

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

### I. C. NIELSEN

SMEDEMESTER  
Alt Bygningsbeslag - Kleinsmedearb.  
Varme anlæg  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Esbjerg . Skjoldsgade 18 . Tlf. \*2234

### P. Hansen & Søn

v/ Kaj Hansen  
Blikkenslagermestre  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Fredericia . Calvinsvej 4 . Telefon 97

# Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:  
H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.  
Telefon Fasan 4091  
Udkommer een gang om måneden.

Abonnement  
6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af  
International Tidsskriftsfederation

MEDELM 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 Møblelementer paa Lager

Benyt Dem af vort fordelagtige Kontosystem

## MARTS 1955

### INDHOLD:

Kritik af valget af ny generaldirektør	Side 55
Månedens emner.....	» 56
Skinnebusser klarer problemet.....	» 57
Mens vi venter på tog.....	» 58
Kristoffersens belæssede vogne.....	» 60
Troldhede-Kolding-Vej Jernbane..	» 62
Månedsmagasinet.....	» 64
Det er ikke alle, der ved.....	» 66
Privatbane nyt.....	« 66
Model Jernbane.....	« 67
Forenings meddelelser.....	» 69
Ud og Ind.....	» 69
Fra vor telegramhal.....	» 70

## Hvor i stuen skal denne *L* stå?



## CAPELLA

**Børge Dalsgaard**

Vesterbrogade 6 D

Palæ 588 - MI 394

v. Frihedsstøtten

— den vil gøre stuen endnu smukkere, den vil vidne om smag for linier — og om kvalitet. Den nye 1955 Capella er både i ydre og i teknik om muligt endnu mere fremragende end de tidligere berømte Capella-modeller. Ægte FM, Ferrit-pejleantenne, udvidet tonevælger, særligt støjfilter — det er kun nogle få af de nyheder, der rummes i dens fornemme kabinet.

## Aarhus.

### G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr  
Lev. til Jernbanepersonalet

Aarhus . Bruunsgade 46-48  
Telefon 26191

### Nicolin Hansen

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

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

### Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori  
Leverandør tll DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 25  
Tlf. 22053

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere  
Signalfløjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

### AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

### 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

Brændselsforretningen

### »UNDER BROEN«

v. OSVALD RASMUSSEN  
AARHUS

Kontor: Fiskergade 28 (Kl. 9-5) - Telefon 3 03 63  
Privat: Jordbrovej 15 - Telefon 6 71 63

### Marius Hansen & Søn

Smedie- og Maskinværksted  
Jernkonstruktioner - Gelændere  
Autogen- og Elektrosvejsning  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Aarhus . Jægergaardsgade 29  
Telefon 2 2288

### Matthias Jepsen

1 Kl.s Kød og Paalæg  
Lev. til Jernbanepersonalet

Aarhus . Vester Alle 18  
Telf. 2 59 21

### Wermund Rasmussen

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

Aarhus - Vesteralle 20  
Telf. 2 40 17

## Aarhus.

### Aarhus Stevedore Co.



Telefon \*2 04 66

### O. Chr. Jørgensen

Murermester  
Udfører Arbejder for Banerne  
Aarhus - Jyllandsalle 108  
Telf. 41354

### Aarhus Lysbade Anstalt

Aarhus - Nr. Alle 30  
Telf. 2944

### Deres Garderobe, Uniformer og Arbejdstøj

kemisk renses hos

### »RENOL« Renseriet

Aabyhøj - Silkeborgvej 257  
Telf. Aarhus 5 80 71

### Blikvarefabriken

### Aabyhøj ½

Jens C. Nielsen & Søn

Aabyhøj - Nordrevej 4  
Telefon Aarhus 5 82 00

### A. Pedersen

Malermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Viby J. Brorsonsvej 6  
Telf. Aarhus 41402

Fabrik for Maaleinstrumenter

### TERMA ½

Aarhus - Danmark

### O. HANSEN

Malermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Jelling - Tlf. 109

## Vejele.

### Elektro-Isola

### VEJLE

### DANSK-HOLLANDSK VEJLE

Vestergade 33 . Tlf. 3161  
Ophugning af File.  
Slibning af alt Skæreværktøj  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

### Vilh. W. Pedersen

Smedie - Svejseri - Maskinværksted  
Vejele . Dæmningen 14 . Tlf. 2938

### C. V. Christensen

v/ P. R. Christensen  
Blikkenslageri  
Sanitære Installationer . Centralvarme  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Vejele . Ørstedsgade 4 . Tlf. 301

### Th. Weissenborn

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

### Poulsen & Hansen

v/ Chr. Hansen & Søn  
Murermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Vejele . Ørstedsgade 44 . Tlf. 269

Akkumulatordepotet

### WOTAN

*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Vejele . Skovgade 14 . Tlf. 1468

# Kritik af valget af ny generaldirektør

## Ingeniør-ønsker

Dansk Ingeniørforenings medlemsblad »Ingeniøren« fremsætter den påstand, at valget af den nye generaldirektør naturligt rejser spørgsmålet om en ændring af statsbanernes øverste ledelse, således at der ansættes en teknisk direktør, enten sidestillet med generaldirektøren, så der bliver to generaldirektører, eller direkte under denne og tagende ansvaret for at tekniken bliver så effektiv som muligt. Bladet mener, at en sådan ordning vil være fordelagtig for statsbanerne og fremhæver, at DSB er det eneste foretagende af større format, der må klare sig med en enkelt direktør.

Det fastslås, at man ikke på nogen måde ønsker at kritisere udnævnelsen af P. E. N. Skov til generaldirektør, men at det har vakt forundring i ingeniørkredse, at valget heller ikke denne gang er faldet på en tekniker, så meget mere som Statsbanerne uden tvivl går en fremtid i møde, som vil kræve en ganske særlig teknisk fornemmelse og forudseenhed hos den øverste ledelse.

Bladet skriver: »Vore bemærkninger er på ingen måde rettet mod den mand, som ministeren har udpeget. Det er det principielle i sagen, der kalder os frem.«

Der er formodentlig ingen, der tager en sådan artikel for andet eller mere end netop et ønske fra ingeniørernes side. Det er jo ganske givet, at der ikke er nogen som helst grund til at formode, at ingeniører skulle være bedre administratorer end andre mennesker, og man har da heller aldrig prøvet at fremskaffe bevis herfor. Hvis man vil antage, at en akademisk uddannelse gør en mand bedre egnet til at administrere et stort foretagende, må det absolut være det økonomiske studium og ikke det polytekniske.

At ansætte en generaldirektør mere, vil kun være en forudsætning for senere at kunne oprette en stilling som overgeneraldirektør. En teknisk direktør vil være ligeså meningsløs, da man jo i forvejen har sådanne i de tekniske afdelingschefer, som indtil nyordningen i 1916 kaldtes direktører, det er kun et spørgsmål om stillingsbetegnelse. I disse afdelingschefer, med deres store stab af dygtige og moderne indstillede ingeniører, har generaldirektøren sikkert al den tekniske bistand, der kan ønskes. Iøvrigt må det slås fast, at det ikke er en forøgelse af antallet af mænd i overordnede stillinger, der trænges til.

Det må da heller ikke betragtes som en imødekommelse af »Ingeniøren«s ønsker, at overmaskiningeniør S. Halbo er blevet udnævnt til distriktschef i Århus. Dette er ganske simpelt (som ved andre udnævnelser) sket, fordi man har anset ham for at være den bedst egnede, man kunne enes om.

Aros.



# Månedens emner...

## Retfærdighed?

Det er nu endelig fastslået, at der ikke skal rejses anklage mod nogen politiker fra besættelsestiden, og at kravet om udrensning til bunds og til tops ikke efterkommes, i hvert fald ikke for toppens vedkommende. Da størsteparten af krigsforbryderne er løsladte, og selv de aller værste af disse ville være frigivet, om ikke en folkestemning havde hindret det, må det være retfærdigt og nødvendigt at tænke på de tjenestemænd, som blev straffet for national uværdig holdning. Det drejer sig jo her ikke om stikkere, terrorister eller forbrydere, men om ganske almindelige små mennesker, hvis eneste forseelse, for så godt som alles vedkommende, bestod i, at de en tid havde været medlem af et fuldtud lovligt politisk parti.

Der var ved den ekstraordinære tjenestemandsdømmestol rejst sag mod 584 tjenestemænd. Deraf blev 188 frifundet, 69 forflyttet, 20 degraderet, 7 forsat, 292 afskediget og 8 fik deres pension nedsat. Muligt var der blandt de afskedigede enkelte, som havde gjort sig skyldige i grove fejl eller måske forbrydelser, men den langt overvejende del blev dømt for tidligere medlemskab i DNSAP. Nogle havde ikke engang været medlem af partiet eller sympatiseret dermed, men dømtes alligevel på grund af uheldige omstændigheder. Som f. eks. præsten, hvis døtre rendte med tyskere, skønt han smed tyskerne ud og pryglede døtrene, blev han dømt, idet man mente, han skulle have forment døtrene adgang til hjemmet.

Alle sådanne afskedigede tjenestemænd er blevet straffet langt hårdere, end de egentlige forbrydere, i forhold til forseelsen, og deres nationale værdighed eller uværdighed var i hvert fald ikke værre end regeringens indtil 29. aug. 1943. Når der nu ikke skal så meget som rejses anklage mod nogen politiker, og flertallet af de egentlige krigsforbrydere er blevet frigivet og resocialiserede, må det være på tide at undersøge, hvad der kan gøres for

i nogen grad at råde bod på de hårde straffe, som den gang overgik tjenestemændene, frem for landets øvrige borgere. Man skal måske ikke gøre det for de dømte tjenestemænds skyld, men for retfærdighedens og for vor egen skyld. Vi kan nemlig ikke være bekendt, at en enkelt gruppe af medborgere skal lide særlig hårdt fremfor andre. Bitterheden mod retsopgørets slagside vil til sene tider være stort nok endda. *just.*

## Jubilæum.

Lad gå, at staten ikke som andre arbejdsgivere viser nogen erkendtlighed mod sine funktionærer efter 25 eller 40 års arbejde i virksomheden. Man kan mene om den ting hvad man vil. Men at man sender en mand, der kan holde 40 års jubilæum, en tak i form af en maskinskrevet formular på et kvart ark papir, åbenbart formularer, der ligger på lager og bare forsynes med navn og påstemplet underskrift, og en sådan sender man jo til alle, så må man sige: *Må vi være fri? Det er for naturligt, og at få en sådan overrakt, kan man egentlig kun betragte som en hån.* En hån man synes, man burde være fritaget for efter 40 års god tjeneste. *l.*

## Børnepensionen.

Når der, i en antagelig ikke alt for fjern fremtid, skal konstrueres en ny tjenestemandsløve, ville det være rimeligt, om man tog spørgsmålet om børnepension op til overvejelse, og om en sådan overvejelse kunne resultere i forhøjede ydelser til børn, der mister begge forældre.

De beløb, der ydes som børnepension til enker efter tjenestemænd, kan muligvis siges at være passende. Men hvis begge forældrene falder fra, og det sker, om end sjældent, så er de beløb, som barnet eller børnene kan få, så ubetydelige, at børnene praktisk talt er prisgivet det offentliges

forsorg. Det ville være rimeligt, om børnene i sådanne tilfælde kunne beholde en pension, svarende til enkepensionen. Dette ville være en overordentlig forbedring af sådanne børns kår, og for statskassen ville det ikke betyde væsentligt, da de tilfælde, hvor begge forældre dør fra mindreårige børn, er meget sjældne. *a.*

## Englands jernbaner.

I England, hvor man kæmper med de samme transport- og trafikproblemer som her og de fleste andre Steder, har man haft nedsat en transport-kommission, som for nylig har udsendt en betænkning. Og hvis regeringen og banernes administration følger denne betænkning, vil der i løbet af de nærmeste år ske store forandringer.

Man vil i dette damplokomotivets fædreland, hvor man har kul til rådighed i uberegnelige mængder, helt gå bort fra dampdriften og erstatte den med elektrisk- og dieseldrift, idet de store hovedlinier skal elektrificeres, og de sekundære baner betjenes med dieselloko og motorvogne.

Kommissionen fremhæver, at de britiske jernbaner, som for i tiden blev anset for at være de bedste i verden, er sakkert bagud i forhold til de franske, de svenske, de hollandske og de amerikanske, og at der i de kommende 15 år skal investeres 25 milliarder kr. i jernbanerne for at bringe dem på højde med de hollandske, som disse er i dag.

Man har beregnet at kunne spare 12 mill. tons kul årligt ved at gå bort fra dampdrift. Ved at indføre eenmandsbetjening på motorvognene, og på forskellige andre måder vil man indskrænke den nødvendige arbejdskraft. Der tales om at klemme den overflødige arbejdskraft ud, da denne fordyrer driften i urimelig grad, særlig efter at regeringen har måttet gå med til betydelige lønforhøjelser for at undgå trafikstrejke. Iøvrigt fremhæves det, at de engelske tog er for langsomme i forhold til f. eks. de franske, men at der i fremtiden på de forbedrede og moderniserede baner skal køres med langt større hastighed.

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

## Jernbanerestauranten

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

Dagens Middag,  
2 Retter veltillavet Mad  
med Kaffe

**350**

Frisklavet Kaffe  
hele Dagen fra Kl. 6

## Stere Oskopet

Der skrives, at der nu er sat et virkelig punktum for Søjlehussagen. Resultatet blev så, at den mand, der har holdt liv i sagen i snart en menneskealder, intet fik. En af de tre dommere ville dog have tilkendt sagsøgeren een krone. Derimod blev DSB dømt til at betale sagens omkostninger med 60.000 kr.

*Som altid i retssager var sagførererne sikre på gevinst!*

Mod lysere tider, skriver »Jyllandsposten« i anledning af, at det nu bliver tilladt at ryge i spisesalonerne på færgerne, og nu kan fornuftige folk både ryge og rejse.

*Er det kun fornuftige folk, der ryger? og med hensyn til de lyse tider, er det vel afhængig af, hvor tæt tobakstågen bliver!*

Bringstrup trinbræt nedlægges fra sommerkøreplanens ikrafttræden. Da trinbrættet for 30 år siden blev oprettet gav sognerådet et tilskud på 1000 kr., der blev indsamlet blandt sognets beboere.

*Sognerådet overvejer nu, om der skal holdes auktion over de flere hundrede sveller, eller om man skal forære hver af sognets beboere en svelle.*

»Ekstrabladet« bringer næsten daglig stort opsatte notitser om forsinkelser på S-togene. Sidst var det et S-tog, der var forsinket 9 — ni — minutter. Hvorfor skriver bladet aldrig om forsinkelser på sporvejenes buslinier, når folk må stå i 20 minutter eller mere og vente, når en eller flere busser udgår på grund af skade?

*Det er måske kun når et S-tog er forsinket, at folk kommer for sent på arbejde, og hvem er den eller de »stikkere«, der holder bladet underrettet om selv de mindste uheld og forsinkelser?*

Niels.

## Bristede drømme.

De to storebæltsbyer Korsør og Nyborg, som havde tænkt sig at tjene guld på den private storebæltfærge, har nu modtaget en regning fra rederiet »Skandinavisk Li-

nietrafik« på 450.000 kr., som rederiet mener at have betalt for meget i havneafgift, og først når dette mellemværende er afgjort, vil man tænke på at forhandle om genoptagelse af den private færgefart med de udenlandske skibe.

## Skinnebusser klarer problemet.

Her i landet, i Tyskland, ja overalt i Europa har efterkrigsårene med den hastigt voksende bilpark betydet en hård konkurrence for de mange sidebaner, og flere steder — bl. a. i Danmark — er man gået den nemmeste vej og begyndt lukningen af de mest urentable sidelinier. I Tyskland var man begyndt på samme linie, men så besluttede ledelsen af de tyske statsbaner at gøre endnu et forsøg på at redde nogle linier.

Man satte skinnebusser ind i driften, og det viste sig at være det helt rigtige. Ikke alene betød skinnebusserne en nedsættelse af driftsomkostningerne på  $\frac{2}{3}$ , de betød

også betydelig hurtigere betjening af publikum end før. Alt i alt er der de fleste steder kommer flere rejsende samtidig med lavere udgifter, og sidebanerne er blevet rentable, eller i hvert fald nøjagtig så rentable som man kan forlange af statsbaner, der har tunge pligter at slæbe rundt på og ikke så forfærdeligt mange rettigheder.

På billedet ses en af de mange tyske knudestationer Bremervörde, for sidebaner, der var dømt til nedlæggelse, men som nu har fået sin renæssance med mange rejsende og hurtig og hyppig toggang.

H. J. P.



Skinnebusser på Bremervörde stat.on.



**HOS UBBE NIELSEN**  
får De altid det sidste nye inden for modens hårpleje  
Ny elegant SKØNHEDSSALON  
**Herning . Skolegade 49**  
**Fru EVA NIELSEN**  
Læg <sup>o</sup>examineret skønhedsexpert  
Ring og bestil tid! - Tlf. 1843

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



## Tjenestemændene og skatten . . .

Fra tid til anden offentliggøres der oversigter over de forskellige samfundsgrupperes indtægter, ændringerne deri og forskydningerne derimellem. Det er oversigter som læses med betydelig interesse af mange kredse, og de bruges ofte til at bevise, at den eller den gruppe er særlig langt tilbage i indtægter og trænger til forøget indkomst. Det være sig i form af lønforhøjelser eller ved at forhøje sine priser.

Dette kan altsammen være meget tiltalende. Men man glemmer, at sådanne oversigter kan være i høj grad misvisende. Da de udarbejdes efter selvangivelserne til skattevæsenet, og disse selvangivelser anses af eksperter for at være temmelig upålidelige, undtagen hvor det drejer sig om lønmodtagere. »Dansk Toldtidende« skriver herom blandt andet følgende:

Som vi nævnte i indledningen, hviler opgørelsen over indtægtsstigningerne på de selvangivne indkomster, og det er næppe urimeligt at mene, at stigningen for visse erhvervsgrupper har været større end opgørelsen viser, for det er efterhånden ingen hemmelighed, at eksperterne anslår, at ca. 3 milliarder kr. årlig unddrages beskatning. Tjenestemændene og andre lønmodtagere, som netop i disse dage har udfyldt deres selvangivelse ved, at de ingen mulighed har for at unddrage sig nogen del af beskatningen. For dem er beskatningen effektiv til sidste øre, da ligningsmyndighederne gennem de opgørelser, som det påhviler arbejdsgiveren at indsende, har den fulde kontrol med de selvangivne beløb. Det er derfor ikke særlig betryggende at vide, at der fra forskellig politisk side ikke er nogen særlig interesse for at skærpe ligningen for visse andre erhvervsgrupper, f. eks. ved at pålægge dem bogføringspligt. Næh, disse borgere skal beskyttes mod posekiggeri, som det så kønt hedder, de skal stadig have mulighed for at selvangive de beløb, der passer dem, og som ligningsmyndighederne derfor har svært ved at kontrollere.

## SKAFOTTET

### Gradvis gennemkørsel.

En lokofører har sendt »Kværlanten« følgende: *Er det så interessant for stationerne at anvende »gradvis gennemkørsel«, så at det anvendes mere i utide end i tide.*

Den er nu ikke så god! — hvorfra ved

lokoføreren hvordan toggangen er, som ligger foran ham? I almindelighed er lokopersonalet enige om, at stationerne sætter »kør« signalerne for sent. Når en station benytter »gradvis gennemkørsel« kan det kun være i tide, for dersom blokstrækningen foran udkørselssignalet var fri ville indkørselssignalet straks vise gennemkørsel, ellers kommer det af sig selv, uden stationens medvirken, når blokstrækningen bliver fri.

Kvær —



## Karoline hjem fra sølvbryllup . . .

Vi var på vej hjem fra sølvbryllupsfest. Karoline har det altid med at blive stor-sindet, gavmild og grandios, når hun er til fest. Også denne gang løb hendes gavmildhed af med hende, og hun tilbød et par gamle, temmelig gamle, tanter (jeg ved ikke hvis tanter det var) at køre dem hjem. Vi skulle samme vej og have en taxa alligevel, så det spillede ikke nogen rolle. Jeg havde nu regnet med at gå hjem, der var ikke så langt, vejret var godt, og man har så godt af at gå en tur, når man har siddet og spist godt en hel aften, desuden havde foretagendet været os dyrt nok. Jeg tror også Karoline havde været indstillet på at gå til fods, men så var der jo disse gamle tanter. Der var en lejlighed til at spille flottenheimer og godgørende. Selvfølgelig skulle de køre med os, vi kørte jo alligevel, så det var lige dyrt, ikke mere snak om den ting.

Taxameteret dikkede med faretruende hast, mens vi holdt ved nr. 81 på en boulevard i udkanten af byen, der boede den ene tante. Det tog sin tid med at få hende læsset ud, hun var ikke særlig rask til bens, men endelig fik vi hende hevet udenbords. »God nat, god nat, og mange, mange, mange tak.« »Du kan da lige så godt stå af her,« brølede hun ind i øret på den anden, som var helt dov, men som nok alligevel forstod det. Hun begyndte i hvert fald at lette på sig. »Nej, blev nu siddende, vi kører Dem selvfølgelig helt hjem,« råbte Karoline. Hun protesterede og ville ud, men Karoline trykkede hende ubarmhjertigt ned i sædet igen. Hendes forsikringer om, at hun boede lige ved i nr. 102, hjalp ikke, hun skulle køres helt hjem: »Vi kan da ikke være bekendt at lade hende gå det sidste stykke,« forklarede Karoline mig. Ende-

### GÆLDER DET MØBLER

nyt eller Reparationer

BEDST OG BILLIGST

fra

**BOYES** *Dolsterværksted*

Svendborg · Skattergade 1 · Telf. 2465

Efter Kl. 18 Telf. Troense 296

Kommer overalt m. Prøver og Tilbud u. forbind.



### 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**



lig kom vi da af sted igen. Videre ud ad gaden gik det, temmelig langt, syntes jeg, indtil vi kom til en rundkørsel, der svingede vi rundt, kørte tilbage langs den anden side og holdt ved nr. 102, det var nøjagtigt lige over for, hvor vi havde læst den første af: »Nu siger jeg så mange tak, fordi De har kørt mig hjem. Jeg kunne nu godt have gået derovre fra.«

»Det synes jeg også,« mumlede jeg. Men Karoline holdt masken: »Ikke tale om,« brølede hun ind i hovedet på damen, som alligevel ikke kunne høre noget, »De skal skam køres helt hjem. Spiller ingen rolle. Godnat, godnat.« Chaufførens ryg rystede så underligt, jeg er sikker på, han fik sig et billigt grin.

Taxameteret dikkede videre, urimeligt højt og hurtigt forekom det mig. »Ja, det sidste stykke vej kunne vi da godt have sparet,« sagde jeg, halvt hviskende af hensyn til chaufføren.

»Hvem kunne vide, det var lige overfor, hun boede? Det kunne hun da have sagt, det gamle skvat.«

»Du ville jo ikke høre på, hvad hun sagde. Du puffede hende ned i sædet og råbte: Ikke tale om det. Hun kunne ganske vist ikke høre det, men Gud ved, hvad hun har tænkt.« Karoline svarede ikke, og jeg fortsatte: »Hun har sikkert tænkt, hun skulle bortføres, kidnappes eller sælges gennem hvid slavehandel. Stakkels hende.«

»Du skal såmænd ikke sige stakkelt, hun har sikkert tænkt, at nu endelig kom hendes livs store chance.«

Jeg kunne egentlig have tænkt mig at uddybe den sag videre med Karoline, men nu var vi hjemme. Det blev 6,60, oprundet til 7. En udgift jeg ikke havde regnet med. Det havde Karoline sikkert heller ikke, og der bliver altid lidt knas med hende for at få pengene. Det er det mærkelige ved det. At selv om hun godt ved, at hun får hele min løn ubeskåret, så foresvæver der hende alligevel noget om, at sådanne småudgifter bor jeg betale.

Hun var selvfølgelig ikke særlig stolt af den taxahistorie, og hun kunne vel også mærke, at jeg var lidt halvgaven, derfor gik hun straks i gang med noget andet, da vi kom op. »Det var en dejlig fest. Synes du ikke?«

Å — så gu. Det kunne have været værre. Det var såmænd meget pænt og temmelig kedeligt.«

»Det så da ud til, at du morede dig svært.« Tonen var en anelse skarp, lige netop så meget, at jeg burde have forstået, det var bedst ikke at komme med kritik.

»Man kan jo da ikke være bekendt at sidde og se sur ud.«

»Nej, det kan man vel ikke, når man sidder ved siden af et pænt nyt maleri, der er nedringet til midt på maven.«

»Hva — hvad mener du?«

»Hvad jeg mener. Det ved du jo godt. Jeg mener selvfølgelig den gås, du havde til bords.«

»Nå, hende. Jeg kan bare ikke forstå, hvordan man kommer ind på at servere sherry til suppen. Det er da til at odelægge smagen af begge dele.«

»Og jeg kan ikke forstå, hun vil være bekendt at mæje sig sådan ud. Det er jo ikke nogen maskerade. Men det kender hun måske ikke forskel på. Jeg ville skamme mig.«

»Jeg kan nu heller ikke med det at ryge ved bordet mellem retterne.«

»Sådan bruger man det.«

»Det er noget forbandet svineri. Jeg kan heller ikke tro, civiliserede mennesker bruger det. Du må da indrømme, det er utiltalende.«

»Ja, jeg synes heller ikke om det, men det kan jo ikke nytte at protestere. For øvrigt rog du da også en cigaret efter stegen.«

»Det var bare sådan for selskabs skyld. Jeg bryder mig ellers ikke om cigaretter, ved du godt.«

»Det var måske også for selskabs skyld, du drak to glas sherry til suppen?«

»Det gjorde jeg da heller ikke.«

»Sa-å. Tror du ikke, jeg så det?«


»Det var kun halvanden. Og det var bare fordi, den første løb så raskt ned, og så havde jeg ikke noget at skåle med.«


»Og du skulle endelig skåle mange gange med maleriet, fordi hun gjorde det så yndefuldt og bøjede sig over mod dig.« Karolines stemme var nu yderst spydig. Men den gik straks over i en overlegen belærende tone, da hun fortsatte: »Jeg vil dog ikke undlade at gøre dig opmærksom på, at når man skåler med en meget decolleteret dame, bør man imellem hæve blikket mod hendes ansigt.«

»Skal vi nu ikke se at komme i seng?«

*lady.*

URE - GULD - SØLV  
SPORTSPRÆMIER

Sølvtøj til unge hjem  Alle kendte mønstre føres



Helligkilde  
VETER VOLDGADE 10  
KØBENHAVN V



## HERRE- OG DAMEKONFEKTION

Vær altid velklædt  
i Tøj fra Rønne

Vi aabner Dem gerne en Konto

# Rønne

NØRREBROGADE 40  
Nora 1415 - Nora 2802

## Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

v. Poul Sørensen

Udfører Arbejder for DSB  
Rutebiltj.

Bjerringbro - Reberbanen 1 - Tlf. 62

## Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

Køber brugt Jernbanemateriel og  
gamle Accumulatorer til højeste Dagspris

Holbæk . Paralelvej . Tlf. 1167

## Brogaards Skræderi

Maalkonfektion paa Konto

Smedelundsgade 24

Holbæk . Telefon 1204

## P. J. Weinreich & Søn

Malermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

## Chr. V. Jørgensen

Murermester & Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Ugerløse . Tlf. Ugerløse 150

## Teglværkernes

### Centralkontor

Vestervoldgade 117

København V . Central 6100

Vi åbner gerne en konto  
for DSB personalet

## LUI-P Konfektion

v/ Schaarup-Jensen

Viborg - Vestergade 10

Tlf. 351

## Johannes Faarups Eftf.

Material- Farve- og Tapethandel

Kirkegade 11

Randers . Tlf. 315

## Marketenderiet

HOVEDBANEGAARDEN

København

# Kristoffersens belæssede vogne.

### Fragtrutebilernes »overmand«.



Speditør M. Kristoffersen,  
Københavns Godsbanegård.

Blandt jernbanekollegerne landet over er der sikkert en stor part, der bestemt mener, at de belæssede vogne, der fragter gods til og fra en række store byer i Danmark, er direkte konkurrenter til statsbanernes egen godsbefordring. For at få dette ofte diskuterede spørgsmål klart belyst, henvendte Jernbane-Bladet sig en dag på Godsbanegårdens spor 56, og mellem lastbiler og gods i store stabler, fandt vi chefen for »Kristoffersens belæssede vogne« i fuld aktivitet.

I en lille pause svarede M. Kristoffersen elskværdig på vort spørgsmål:

### Hvad er i grunden belæssede vogne?

— Belæssede vogne er samlervogne, der fra flere tusinde forsendere i København,

transporterer stykgods til bestemte stationer i hele Danmark. I konkurrence med rute- og pakkebåde samt lastbiler, men i samarbejde med DSB, kan vi med vore belæssede vogne tilbyde forsenderne hurtig og regelmæssig befordring af alle arter af stykgods, til næsten alle større byer i Danmark. At det er en transportfaktor, der har forsendernes bevågenhed, kan belyses med tørre tal. Til sjællandske stationer ekspederes ca. 12.000 tons årlig. Til og fra Odense ca. 15.000 tons årlig, og til en by som Kolding sendes ca. 1.000 tons årlig.

Kristoffersens egne vogne til og fra Århus kører med ca. 6.700 tons årlig. I alt fragter de belæssede vogne over 50.000 tons stykgods pr. år. Det er tal, der maner til eftertanke. Man må i denne forbindelse ikke glemme, at hovedparten af de mange tusinde tons transporteret gods aldrig ville gå ad skinnevejen, hvis ikke en stab af dygtige speditører havde taget konkurrencen op mod fragtbilerne. At DSB er endog meget glade for de belæssede vogne, forstår man, når f. eks. et firma som »Kristoffersens belæssede vogne« i 1954 indbetalte 227.000 kroner i fragt til banerne for befordring af stykgods. I alt fik DSB i 1954 fra speditørerne mellem 2 og 3 millioner kroner, der selv i vor tid er et betragteligt beløb.

M. Kristoffersen lægger som før nævnt vogne til Århus og Hobro—Års. I regelen to 15-tonns vogne pr dag til Århus, og i disse vogne samles alle arter af stykgods. Nederst tungt og kraftigt gods, f. eks. radiatorer, olietromler, kasser med vin, isenkramvarer og lignende. Højere oppe kommer så cykler, sæbegods, chokoladeforsendelser, andre kolonialvarer, og øverst oppe læsses så særligt omtåleligt gods som f. eks. barnevogne, belysningsartikler, sengeudstyr osv.



## DSB Restaurant

ESBJERG

Carl Christiansen

Telefon 681

**— Hvad er det så der bevirker, at forsenderne i udstrakt grad benytter de belæssede vogne til deres stykgodstransporter?**

— Der er flere ting der gør sig gældende, men den bærende faktor er så absolut den 100 % service der ydes. Alt gods, der læsses i København om eftermiddagen, transporteres til hele landet i løbet af natten, og bliver derefter udbragt næste formiddag til modtagerne uden tillæg for udbringning. For eksempel kører århusvognene fra København med tog 83, overføres til Nyborg med færge 85, og derefter med 2005 til århus med ankomst kl. 7,10, så udkørslen er klar, når modtagerne lukker virksomhederne op. Dette, at godset ligefrem »dumper ind ad døren«, uden at fragten af den grund er dyrere, tiltaler absolut såvel modtagerne som de firmaer, der fremsender varerne fra København. Naturligvis bliver gods indleveret i Århus til modtagere i København, ekspederet på samme tiltalende måde. Fragtpriserne er virkelig konkurrencedygtige, og det spiller givetvis også en stor rolle, at hovedparten af forsenderne er firmaer, der omtrent daglig sender gods ud over landet. Selv en lille besparelse bliver til anselige beløb på de forskellige firmaers årlige fragtkonto.

**Aldrig omhyggelig læsning af godset.**

En anden væsentlig ting er de sikre befordringer, der tilbydes forsenderne. Det er yderst sjældent, at gods kommer beskadiget frem, og manglende colli kendes slet ikke. Dette spiller naturligvis ind, når firmaerne overvejer hvilken befordringsmåde, de skal vælge. Det er jo i de fleste tilfælde vigtigt, at godset fremkommer ube-

skadiget og rettidigt til modtagerne. Derfor er det betryggende at vide, at læsningen af godset udføres af de samme erfarne folk hver dag året rundt. Det er mennesker, der ganske nøjagtigt ved hvordan godset skal anbringes, hvorledes rangerbevægelserne kan indvirke på læsningen, og hvorledes det eventuelt kan »sættes« sig under transporten over banerne.

**Een gang kunde — altid kunde . . .**

Firmaer, der een gang er erhvervet forbliver i regelen trofaste kunder. De transportmuligheder, der bydes på og den service, der ydes, har skabt en stor tilfreds kundekreds. Dette virker naturligvis som en anbefaling af stor værdi for speditørerne. Derudover gøres der et stort og aldrig hvilende arbejde, for at tilføre de belæssede vogne nye og varige kunder, og jo flere sendinger, der ekspederes af speditørerne, jo flere penge tilgår der DSB.

I helhedens interesse bør alle medansatte, også på dette felt, være med til at sikre transporter til befordring ad skinnevejen.

Samarbejdet mellem DSB og speditørerne er, som det vil forstås af ovennævnte, det allerbedste.

**Ingen ventetid ved afleveringen . . .**

Der gøres fra banernes side, hvad der er muligt for at levere de fornødne vogne til pålæsning, således at forsenderne ikke sinkes af unødigt venten. Det betyder overordentlig meget, at godsindlæsningen kan foregå kontinuerlig således, at de forskellige firmavogne bruger mindst mulig tid til at vente på spor 56. På bestemte tider af eftermiddagen, kan der dog fore-

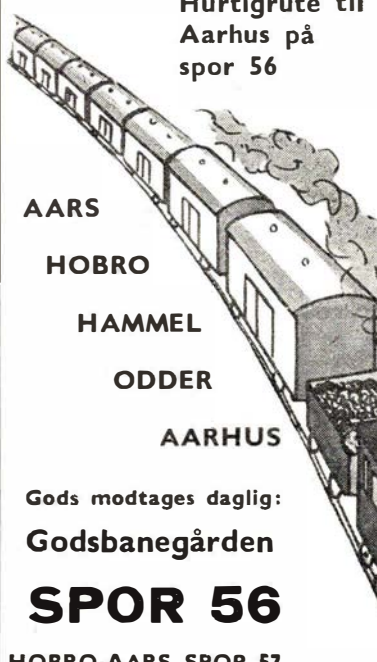
komme en kødannelse af lastbiler, men ventetiden er alligevel relativ kort, bl. a. fordi chaufførerne er fortrolige med de forskellige vognes placering på sporene og derfor undgår at spærre for vogne, hvor de ikke selv har ærinde.

Hele dagen hersker der røre og travlhed i dette hjørne af Godsbanegården, og om natten ruller de belæssede vogne ud over landet. De tilfører statsbanerne millioner af kroner pr. år og er med til at skabe good-will for vor etat.

Villy Jonvald.

**KRISTOFFERSENS  
BELÆSSEDE BANEVAGNE**

**Hurtigrute til  
Århus på  
spor 56**



AARS  
HOBRO  
HAMMEL  
ODDER  
AARHUS

Gods modtages daglig:  
Godsbanegården

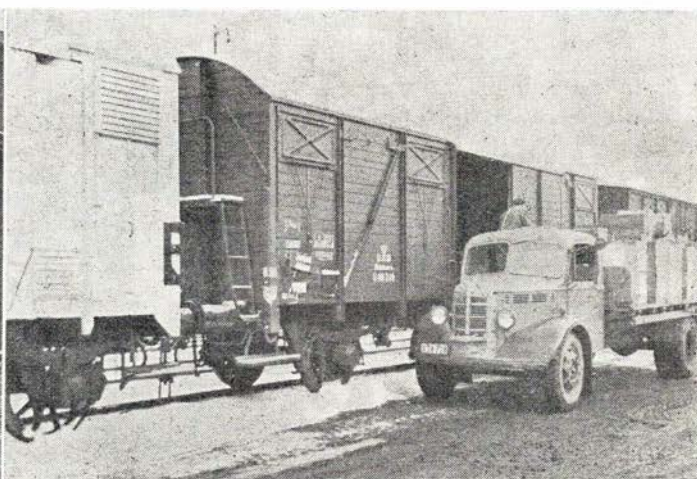
**SPOR 56**

HOBRO-AARS SPOR 57

KONTOR:  
KALVEBOD BRYGGE 42 - TLF. C. 12544  
DYBBØLSGADE 12 - TLF. VE. 2153



M. Kristoffersens kontor på Godsbanegården



Indlæsning af gods på spor 56

# Troldhede - Kolding - Vejen Jernbane

Tekst: Ib V. Andersen

## Forhistorien

Omkring århundredskiftet var man i Kolding såvel som i de fleste andre købstæder stærkt optaget af bestræbelserne for at søge anlagt flere nye privatbaner. Motiveringen for disse mange baneanlæg var dels at forbedre trafikforholdene i mange afsides egne og dels at hidføre de forskellige byerhverv en forøget omsætning med de deraf stigende fortjenstmuligheder.

For Koldings vedkommende var der allerede åbnet en privatbane, nemlig Kolding-Egtvedbanen, men der var i byen en fremherskende opfattelse af, at man endnu ikke havde fået anlagt de oplandsbaner, der med rette kunne rejses krav om. Som følge heraf arbejdede man ivrigt på anlæget af to smalsporede baner, som skulle betjene byens sydlige opland, og endvidere opstod efterhånden den tanke at sætte ikke specielt byen, men hele egnen i forbindelse med Grindsted, som dengang lå langt inde i et »jernbanetomt rum« omgivet af store hedearealer og uopdyrkede egne. Samtidig kunne man skaffe de byer og egne, der ved Egtvedbanens åbning i 1898 ikke havde fået baneforbindelse, en sådan, og derved opfylde de mere eller mindre berettigede krav om forbedrede trafikforhold, der fra tid til anden blev rejst.

Tanken om anlæget af banen til Grindsted aftødte ret hurtigt voldsomme diskussioner rundt om i de byer, som foruden Kolding kunne tænkes som udgangspunkt for den nye bane. Især Lunderskov og Vejen, men også Holsted kunne komme på tale, og i hver af de nævnte byer gjorde man, hvad man kunne for at henlede myndighedernes opmærksomhed på de fordele, som anlæget af banen med udgangspunkt i netop den by kunne indebære.

Det vil føre for vidt at komme nærmere ind på de mange vanskelige forhandlingskiftet fortes for at nå til enighed om ger, der i årenes løb efter århundreden nye banes linieføring, men efterhånden nåede man dog frem til, at banen skulle anlægges fra Grindsted til Lunderskov. Forslag om bygning af denne bane fremsattes i og vedtoges 3 gange af Folketinget, men nedstemtes hver gang af Landstinget, og gennemførelsen af projektet i denne skikkelse måtte derfor opgives.

Som det af ovenstående fremgår, var det oprindelig kun tanken, at banen skulle føres til Grindsted, men efter at forhandlingerne om banens linieføring havde stået på i nogen tid, fremsatte forlængst afdøde folketingsmand Laust Jensen forslag om, at banen skulle forlænges til Troldhede. Dette forslag vandt enstemmig tilslutning fra alle sider, og yderligere fart i forhandlingerne kom der, efter at der på et møde i Vorbasse den 4. juli 1908 var nedsat et udvalg til baneprojektets gennemførelse, og hvori bl. a. 2 repræsentanter for de interesserede kommuner havde sæde. Udvalget måtte igennem mange vanskelige forhandlinger, men kunne dog allerede den 5. september 1908 nedsætte et underudvalg med 5 medlemmer, som skulle søge eneretsbevilling på anlæg og drift af den nye bane. Udvalgets medlemmer var: Proprietær Brødsgaard, Jordrupgaard, landstingsmand Johs. Lauridsen, Vejen, amtsrådsmedlem H. Skjode, Veerst, landbrugs-kandidat Petersen-Hjerk, Sdr. Felding, og direktør Konstantin-Hansen, Kolding, sidstnævnte var formand.

Forslaget lød nu på anlæget af en jernbane fra Troldhede over Grindsted til Kolding med sidebane fra Gesten til Vejen, og projektet, der var udarbejdet af ingeniør Werner, indsendtes til ministeriets godkendelse i februar 1909. Som det vil ses, var linieføringen til Lunderskov nu helt forladt og i stedet valgt en kompro-

misløsning, der medførte bygningen af den urentable sidebane til Vejen. Fra alle sider erkendtes det, at den valgte løsning var uheldig, men på den anden side var dette det eneste, man kunne samle flertal for.

## Approbation juni 1913.

Der gik nogle år førend ministeriets approbation af det foreliggende projekt forelå, først den 11. juni 1913 udstedtes eneretsbevilling i henhold til jernbaneloven af 27. maj 1908. På dette tidspunkt var man dog allerede i gang med udstikningen af banen, og snart efter påbegyndtes jordarbejdet, der på strækningen fra Troldhede til lidt nord for Vorbasse udførtes af entreprenør Carl Jensen, medens den øvrige del af banen anlagdes af entreprenørfirmaet Bröchner-Larsen og Agge. Arbejderne var på visse steder mellem Kolding og Gesten ret vanskelige, især ved Bramdrupdam, hvor banen gennem en 26 meter lang tunnel fortes gennem dæmningen for Egtvedbanen.

Troldhedebanen anlagdes som en let normalsporet bane med en overbygning bestående af 2439 kg skinner. Anlægsingeniør var ingeniør Møller-Holst, medens stationsbygningerne opførtes efter tegninger af arkitekt Robert Schmidt.

Til driften på den 97,4 km lange bane



Fra v.: Kontorass. fru Nina Andersen, kasserer frk. Gudrun Rasmussen og kontorass. frk. Anna Holm.

anskaffedes ialt 6 loko. Heraf var de 4 helt nye, leveret af Schweitzerische Lokomotiv und Maschinenfabrik i Wintherthur, medens de 2 andre maskiner var brugte og købt af Vejle-Vandelbanen. ((Fabrikat Orenstein & Koppel, Berlin — Drewitz). Sidstnævnte maskiner var en del mindre end førstnævnte og fortrinsvis bestemt til kørsel på den korte sidebane fra Vejen til Gesten.

## Banen indvies — de første driftsår.

I slutningen af august 1917 stod banen færdig til indvielse, men i modsætning til, hvad der ellers var skik og brug, besluttedes det på grund af de alvorlige forhold under den første verdenskrig, at der ingen festligheder skulle være i anledning af indvielsen. Dagen før gennemkørtes banen dog af et tog medførende en del særligt indbudte, hvoriblandt en del journalister. Det indbudte selskab fik det nye baneanlæg forevist, og fik iøvrigt lejlighed til at bese forskellige andre ting af interesse i de byer, banen passerede undervejs.

Dagen efter — den 25. august 1917 — påbegyndtes den daglige drift med 2 tog daglig i hver retning, flere måtte man som følge af den efter den uindskrænkede ubådskrigs indførelse herskende kulmangel ikke etablere. Forinden indvielsen havde banen iøvrigt allerede været trafikeret af en del godstog, og aen store godstrafik. Banen allerede fra åbningen havde, nødvendiggjorde hurtigt indsættelsen af et 3die togpar.

Troldhedebanen kom for en stor dels vedkommende til at gå igennem øde og uopdyrkede egne, som ikke kunne påregnes at give banen nævneværdig trafik de første år. Derimod betød banens linieføring forbi nogle af landets største og rigeste tørve- og brunkulsområder, at banen kom til at transportere store mængder af disse brændselsarter, alene i driftsåret 1920/21 befordredes således ca. 175.000 tons tørv.

Efterhånden som de ekstraordinære transporter faldt bort, og konkurrencen fra landevejstrafikken blev mærkbar, forringedes banens driftsresultater. På Troldhedebanen som ved alle landets øvrige privatbaner blev modtrækket overfor denne udvikling indførelsen af motordrift, først i form af nogle små benzinmotorvogne, senere — men dog allerede i driftsåret 1931/32 — indførtes dieseldrift, idet der anskaffedes 1 dieselelektrisk loko på 415 hk og 2 dieselelektriske motorvogne på henholdsvis 180 og 220 hk.

Banen bidrog i årene mellem første og anden verdenskrig i vidt omfang i kultiveringen af de store uopdyrkede områder, som ved banens anlæg fandtes langs strækningerne nord for Gesten. Egnene var fattige, og behovet for mangel, bygningsmaterialer m. v. stort. Takket være banen kan man nu have vanskeligheder ved at finde spor af den tidligere så alt dominerende hede.

## Banen under den anden verdenskrig — moderniseringen . . .

Troldhedebanens betydning har dog været mest iøjnefaldende i krigs- og krisetider. Under den anden verdenskrig ville man meget nødig have undværet banen, og i hele krigsperioden befordredes ikke færre end 556.000 tons tørv og 1.155.000 tons brunkul.

Efter krigstidens overordentlig store trafik gennemgik Troldhedebanen som de fleste andre danske privatbaner en modernisering. Denne har i store træk omfattet anskaffelsen af 4 skinnebusser, der er sat i drift i henholdsvis december 1946 (2 stk.), februar 1949 og april 1952, montering af trykluftledninger på godsvogne og anbringelse af dagslyssignaler på en del af stationerne. Antallet af damploko er nu reduceret til 3, men disse anvendes forøvrigt ikke meget mere, i hele driftsåret 1953/54 er således kun kørt 620 km med damptog, medens der normalt dagligt køres 1200 km med dieselmotortog. Banens benzinmotorvogne er nu bortsolgt, den sidste efter nedlæggelsen af strækningen mellem Vejen og Gesten, hvor der til erstatning for toggangen er indsat rutebil. Moderniseringen kostede ialt ca. kr. 800.000,—, hvoraf banen selv tilskød ca.

kr. 600.000,—, medens resten tilvejebragtes af de interesserede kommuner og staten med henholdsvis 30 pct. og 70 pct.

Udenfor den egentlige moderniseringsprogram er banens værksted i Kolding for egne midler moderniseret med hensyn til værkstedsmaskiner etc., ligesom der er blevet installeret automatisk olietryk.

Banens hovedkontor havde i mange år sæde i en mindre villa, der lå ubekvemt for kontakten med publikum, men i forbindelse med moderniseringen af Kolding station lykkedes det banen den 15. marts d. å. at få hovedkontoret flyttet til statsbanestationens 1. sal med opgang mod banegårdspladsen.

De nye kontorlokaler var tiltænkt en af statsbanernes tjenestemænd, der til gengæld som tjenestebolig fik anvist førnævnte villa, og i forbindelse med hovedkontorets flytning blev der for beskedne midler og hovedsagelig på banens værksted fremstillet nyt kontorinventar.

Flytningen har vist sig at have indfriet forventningerne om lettere kontakt med kunderne og har tillige skabt et endnu bedre samarbejde med Kolding statsbanestation.

For den der finder, at Troldhedebanens driftsunderskud i de senere år har været vel store, vil det formentlig have en vis interesse at få oplyst, at det samlede underskud i tiden 1917—1953 kun har udgjort ca. 500.000,—, kr. mere end de samlede driftsoverskud i det nævnte tidsrum. En meget væsentlig årsag til driftsunderskudene er pensionerne, idet banen for tiden har 62 pensionister mod 53 fast ansatte, og alene reguleringstillægget til disse pensionister udgør nu ca. 275.000,—, kr., der afholdes af driften.



Direktør E. de Fine Olivarius.

## 40 års jubilæum

Den 1. april 1955 har Jernbane-Bladets redaktør — H. E. Rybro — 40 års jubilæum ved DSB. Mange venner og læsere af Jernbane-Bladet vil gerne ønske redaktøren til lykke, og på disse manges vegne kommer der her i hans eget blad en rigtig hjertelig lykønskning med håb om, at han endnu i mange år må redigere Jernbane-Bladet på samme tilfredsstillende måde som hidtil.

Når man ser tilbage i tiden, — som e. gået alt for hurtigt — så vælter minderne ind over een, og Rybro's person kommer ofte iblandt disse. Fra det gamle Nørrebro, hvor Rybro var stationsarbejder, husker man hans energiske arbejde, bl. a. på børnehjælpsdagen, hvor han fik arrangeret et lille ensemble på 3 mand, hvor han selv spillede violin sammen med de to andre, hvoraf en havde en piccolo-fløjte og den tredie en mandolin, en morsom sammensætning, men trods dette blev der spillet mange penge ind. Senere kom Rybro i Københavns Jernbaneorkester og var her en aktiv trompetist og senere orkestrets energiske formand. Han fik udgivet et medlemsblad, og dette medlemsblad er faktisk spiren til det nuværende — Jernbane-Bladet.

Man havde — i gamle dage — et blad, der hed Jernbanebladet — dette blad, som faktisk var udgivet af nogle embedsmænd inden for etaten på privat initiativ, endte sine dage, da »Vingehjulet« så dagens lys. Og her, mente så Rybro, var et emne, som mange ville savne, og forsøgte så med et nummer af et nyt Jernbaneblad. Det var et dristigt forsøg, det kostede mange penge at starte et sådant foretagende, men det valne forsøg lykkedes; bladet blev godt modtaget både på arbejdspladser og i hjemmene. Særlig velset var Jernbane-Bladet, fordi det var så dejligt fri for politik, det var — og er — et underholdende og alsidigt blad. Ry-

bro er aldrig bange for at forsøge noget nyt, når det har interesse for læserne. Billedbladet fra Flintholm er der nogen der kalder Jernbanebladet — men det er Rybro glad for, — for som han selv siger — hvad er et sådant blad uden billeder.

Her skal også lige nævnes, at Rybro har hjulpet mange foreninger, når de henvender sig til ham om hjælp, altid får de hjælp — enten på den ene eller



Rybro med violinen 1919

den anden måde; sidst havde pensionistforeningens Københavns afd. fornøjelsen af Rybro's underholdende oplæsning i sjællandsk dialekt.

Ja — mangt og meget kunne nævnes endnu om Rybro's alsidighed, men pladsen tillader det ikke, da jeg skal stjæle pladsen her uden Rybro's tilladelse.

Til slut skal lige nævnes, at på stationen, hvad enten det har været Nørrebro, Gadstrup eller Flintholm, har Ry-

bro altid været en god arbejdskammerat, og samtidig med vor lykønskning siger vi Rybro oprigtig tak for de 40 år der er gået og håber på mange gode arbejdsår endnu. *hr.*

## Tillykke

til jubilaren, redaktøren, musikeren, foreningsmanden, oplæseren, kapt. Jespersen-tilhænger, keglespilleren o.m.a. stationsmester H. E. Rybro, Flintholm st.

Det er kun få år siden, Rybro gav os det chok at fylde 60 år, og nu skal vi ha' et til; den 1. april har han været ved DSB i fyrretyve år.

På mange ville det virke sløvende at være ansat i samme firma så mange år, men på Rybro virkede det stik modsat. Som årene gik blev han mere og mere aktiv, først og fremmest naturligvis ved sit arbejde indenfor DSB. I dag sidder han da også som stationsmester med villa og have. Men også udenfor viste han en betydelig aktivitet. Tænk blot på det store uegennyttige arbejde han har gjort for Københavns Jernbane Orkester, både som musiker og foreningsmand. Rybro følger iøvrigt stadig orkestret med største interesse. Eller tænk på Rybro's altid velvillige assistance som oplæser eller hyggeonkel ved fester el. lign. i DSB's forskellige foreninger.

Sidst, men ikke mindst: Jernbane-Bladet. Hvem havde ved starten af dette tænkt sig, at bladet i dag skulle stå som et af etatens største og bedst redigerede blade. Også her må æren tilskrives Rybro, der med utrættelig energi og dygtighed herved har sørget for, uafhængigt, i ord og billeder, at give os alle ren og nøgtern besked om alt vedrørende jernbaner i ind- og udland. Ja, Rybro kan med tilfredshed og god samvittighed se tilbage på de fyrre år der er gået, og som DSB aktionær og din ven siger jeg dig tak herfor. *Trykkeren m. fl.*



Friskbrændt Glatved Kalk  
Hydratkalk i Poser  
Affaldskalk til Haver

Skærver i alle Sorteringer  
Ral i flere Sorteringer  
Lev. i Banevogn paa Balle St.

Leverandør til DSB

**HOED KALKVÆRK & SKÆRVEFABRIK**  
v/ A. P. Andersen Balle St.



### Dræbte:

**HOLSTEBRO** d. 6. febr. Garderobeforpagter fru Waagner Nielsen, Holstebro, forsøgte i eftermiddag at springe på Ørn-højbanens skinnebus, efter at denne havde sat igang på Holstebro st. Hun faldt ned mellem bussen og bivognen og fik begge ben kørt af. Det så en tid ud, som hun skulle slippe fra uheldet med livet, men fem dage senere afgik fru, der var enke efter forfatteren William Waagner, ved døden.

**ROSLEV** d. 17. febr. Tuborg depotbil fra Skive blev ved 14.30-tiden påkørt af motortoget på overskæringen ved Tinghøj. Den 35-årige fører af bilen blev dræbt på stedet, og bilen blev knust til ukendelighed.

### Biler mod tog og bomme.

**JELLING** d. 1. febr. En personbil fra Fyn kørte ved 20-tiden gennem bommen på overskæringen i Jelling og blev påkørt af toget og væltet i grøften. Føreren af bilen slap uskadt, men han udtalte dog: »Det er mærkeligt, at jeg lever.«

**SØNDERBORG** d. 2. febr. Mommarktoget påkørte ved 13-tiden en personbil, der ville passere mellem en parkeret bil og toget, da dette passerede Kirketorvet.

**HORSENS** d. 6. febr. Ved 10-tiden kørte en varebil frem på havneterrænet, trods rødt blinklys, og blev påkørt af Odderbanens rangermaskine. Bilen blev fuldstændig knust, og føreren af den måtte indlægges på hospitalet.

**VEJRUMBRO** d. 6. febr. En motorcyklist, der mente at kunne slippe over før toget trods rødt blinklys, kørte i morges

mod bagenden af Mariagerbanens skinnebus. Han slap med nogle ufarlige skrammer.

**BOGENSE** d. 7. febr. Ved 0.30-tiden påkørte en motorcyklist den sænkede bom ved Adelgade overskæringen i Bogense. Såvel cyklen som bommen led en del overlast, og cyklisten blev noget forslået.

**ENGESVANG** d. 7. febr. En personbil kørte ved 20-tiden mod den sænkede bom ved overskæringen i Engesvang. Som følge af for sen opbremsning svingede bilen rundt mod bommen i det glatte fore. Kun materiel skade.

**FAARVANG** d. 22. febr. En lastbil kørte i aftes gennem begge bomme, der siden sidste påkørsel for et par måneder siden, var lavet af træ. Lokoføreren på det ventede tog så den faretruende situation, og det lykkedes at standse toget før overskæringen. Kun materiel skade.

**NAGELSTI** d. 22. febr. Ved 20-tiden kørte en personbil gennem begge bomme på overskæringen i Ø. Thoreby på Lolland. Bilen forsvandt i stærk fart, uden at man fik set dens nummer. Det lykkedes at få standset toget, indtil man fik banen ryddet.

**ANBÆK** d. 22. febr. En personbil, der ikke respekterede det røde blinklys, blev ved 16-tiden påkørt af Hammelbanens skinnebus på Anbækvejens overskæring. Bilen, er havnede i grøften, blev totalt ødelagt, og føreren af den pådrog sig alvorlige kvæstelser.

**HADERSLEV** d. 23. febr. En personbil kørte i aftes forbi rødt blink og ramte motortoget på Simmerstedvej. Der skete kun ringe skade.

**GRAASTEN** d. 24. febr. En personbil med virkningsløse bremsere kørte i eftermiddag gennem den ene bom på overskæringen i Graasten. Straks efter kom toget, men bilen var dog standset, så den ikke blev ramt af toget.

**HERNING** d. 26. febr. En DSB rutebil kørte i morges gennem den sænkede bom på Silkeborgvej overskæringen. For at

bringe bussen i sikkerhed for toget fortsatte føreren af bussen gennem den anden bom. Der skete kun materiel skade, for hvilken DSB kan sende regningen til DSB.

**PRÆSTØ** d. 26. febr. Ved 15-tiden blev en så godt som ny personbil påkørt og splintret af skinnebussen på Tubækoverskæringen. Såvel føreren af bilen som en passager fik svære kvæstelser. Billisten havde for sent bemærket det røde blinklys, men da han kun kørte med ringe fart, mente skinnebusføreren, at bilen ville standse ved overskæringen.

### Andre uheld.

**KOLDING** d. 1. febr. Da et tog mod Esbjerg ved 20-tiden var afgået fra Kolding, åbnede en 69-årig rejsende kupedøren i den bageste vogn før denne endnu havde forladt perronen. Han faldt ned mellem perronfokanten og sporet og pådrog sig flere alvorlige kvæstelser. Det menes, at han har taget fejl af døren til toilettet og kupedøren.

**KORSØR** d. 3. febr. I tæt tåge kørte to rangertræk ved 4-tiden mod hinanden, hvorved to godsvogne afsporede og væltede. Da spor 5 derved blev blokeret, opstod der store forsinkelser i toggangen.

### Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21 . Telefon Byen 145  
København K.

### DAMEKONFEKTION PAA KONTO

Stort udvalg i frakker, kostumer, pelse  
samt kioler, bluser og nederdele.

# STOP 12

Frederiksborggade  
København K.

Husk under uret

Dagens N. idag  
2 Retter N.ad  
og Kaffe

# 325

Banegaardsplads



Telf. 191

Folmer Stenumgaard

Frisklavet Kaffe  
hele Dagen  
fra Kl. 6.30

Mindre Selskaber  
og Spisninger  
modtages



## Henri Petersen

GULDSMED

Aarhus  
Immervad 9  
Telefon 21436

HVIDING d. 8. febr. Da aftengodstoget fra Tønder nærmede sig Hviding, sprængtes forbindelsen mellem loko og tender. Toget blev derved næsten tre timer forsinket.

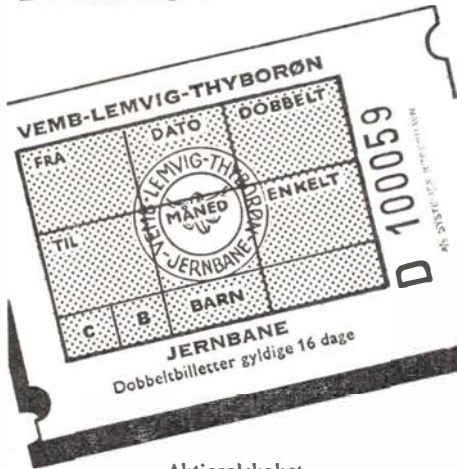
Da lokoføreren ville opstille faklerne, eksploderede en af disse ved antændelsen, og lokoføreren pådrog sig derved nogle forbrændinger i ansigtet.

VAMDRUP d. 9. febr. Under arbejdet på den nye banedæmning ved Vamdrup station skete ved middagstid det uheld, at en 10-tonns vejtrømler skred ud i dæmningsens ene side og væltede ned mod stationsbygningen, på hvilken der dog kun skete ringe skade.

MIDDELFART d. 13. febr. I det glatte føre væltede en DSB-rutebil i dag i grøften med 15 passagerer. Ingen kom noget til.

AALBORG d. 21. febr. Da en stor amerikansk damper i dag var for udgående i Limfjorden, blev den af vinden drevet mod broklappen på jernbanebroen Aalborg-Nørresundby. Hoveddragerne i klapfaget er sprængt, og det er ikke muligt at få sænket broklappen. Al togforbindelse over broen er dermed afbrudt. De rejsende beføres i rutebiler, og godstrafikken ledes over Thisted—Fjerritslev.

## BELLGRAPHIC SYSTEM



Aktieselskabet

### SYSTEMEX

ST. KONGENSGADE 47 KØBENHAVN K

TELEF. PALÆ 2890\*

## Det er ikke alle, der ved ...

at der formentlig allerede nu til sommer vil blive etableret regelmæssig turistsejls Kiel—Sønderborg—Aabenraa.

at en tysk embedsmand af den prøjsiske underofficertype, der var tjenstgørende ved Told- og paskontrollen i Grossenbrode, er fjernet efter at der var indlobet klager over den tone, han anvendte.

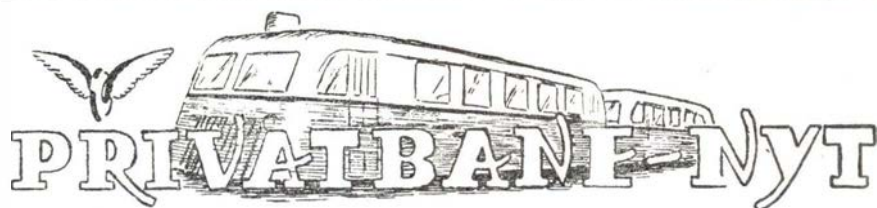
at der »kun« er trykt 10 mill. stk. af de nye fragtbrevformularer, der skal bruges fra 1. april.

at arbejdet med flytningen af Skive H. banegård nu har holdt fem års jubilæum.

at den nye færge til ruten Nakskov—Spodsbjerg ved søsætningen fra Svendborg Stålskibsværft fik navnet »Lolland«.

at et nyt My loko, i forhold til dampdrift, indtjener sig selv på tre år!

at DSB's første dieselelektriske færge blev søsat fra Helsingør skibsværft den 25. februar og fik navnet »Helsingør«.



### Veje—Vandel—Grindsted Jb. nedlægges.

Endnu før Privatbanekommissionen har talt, har banens interessenter på et møde vedtaget at likvidere banen snarest muligt.

Banen havde søgt Vejle amtsråd om koncession på bilrute Vejle—Varde i samarbejde med Varde—Grindsted- og Varde—Nr. Nebel-banerne. Dette blev først afslået, men i et nyt amtsrådsmøde 8 dage senere vedtoges det at give banen den ansøgte bevilling, på den betingelse, at banens bestyrelse undersøger muligheden for snarest muligt at lade banen træde i likvidation under forudsætning af, at der kan opnås en rimelig ordning med de private garanter.

Samme dag, som amtsrådet behandlede rutebilsproblemet, havde banen indkaldt til ekstraord. generalforsamling kl. 15.. Da amtsrådets beslutning først forelå kl. 17, måtte generalforsamlingen udsættes indtil da, men til gengæld varede den så kun seks minutter.

På generalforsamlingen tiltrådtes et forslag fra bestyrelsen om en vedtægtsændring, hvorefter samarbejdet med de to nævnte baner om bilruten indføres i formålsparagrafen, ligesom bestyrelsen fik

bemyndigelse til at optage lån til køb af rutebiler. Da banens funktionærer ikke mere ønsker sig repræsenteret i bestyrelsen, vedtoges det at slette paragraffen om, at et medlem vælges af og blandt selskabets funktionærer, og antallet af bestyrelsesmedlemmer nedsættes fra 14 til 13.

### Gamle Lollandsbane i likv.

Selskabet har holdt generalforsamling. Driftsunderskudet i banens sidste halve driftsår blev på 464.231 kr. mod 497.983 kr. i samme halvår 1953. For halvåret i likvidation havde der været en renteindtægt på 36.000 kr. og mærkeligt nok androg udgifterne samme beløb.

### Nakskov—Kragens Jb.

Den 5. marts var det 40 år siden banen åbnede. I dagene 1.—4. marts var der prøvekorser, hvortil beboerne havde gratis adgang. Pens. togfører S. Andersen, Nakskov, der tjente banen i 32 år, fortæller følgende fra banens start til NY DAG:

— Der blev meget at lave, thi banen har været meget benyttet, men der er liv og humør over folkene i Nørreherred, det blev et dejligt arbejde, siger Andersen.



- den bedste gas på det bedste anlæg.

**1/5 NORDISK FLASKEGAS**  
ESBJERG TLF. 3515

## AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus  
Esbjerg

**Esbjerg Eksportslagteri**



# MODEL JERNBANE

4. marts blev banen indviet og 5. marts 1915 åbnedes driften med fire ture i hver retning. Vi startede i en heftig snestorm, så vi fik vanskeligheder lige fra starten, fortæller Andersen. Den 20. marts var snevanskelighederne så store, at loko og jernbanevogne kørte af sporet mellem Eg-holm og Svinsbjerg. Det tog en halv dag at få klodset loko og vogne op på sporet igen.

Vi måtte jo låne materiel fra Lollandsbanen, idet de bestilte loko og vogne ikke var kommet fra Tyskland. Vanskeligheder havde vi på Nakskov station, når der skulle fylde vand på. Anlægget var ikke færdigt, så vi måtte benytte en ganske lille vandslange — det tog en evig tid. Banen blev meget benyttet, det var jo under krigen, og de første år gav den store overskud. Nakskovitterne var meget ivrige til at tage til Kragenæs om søndagen, mange gange havde vi 1000—1200 rejsende en søndag aften.

Turen fra Nakskov til Kragenæs skulle efter køreplanen vare 1½ time, men i reglen tog det længere tid, thi vi skulle selv aflevere og læsse godset på stationerne. Det eneste faste holdepunkt var afgangstiden, ankomsten var mere usikker, men folk tog det med humor, der var ingen vrøvl, fordi toget var forsinket.

Af de, der har været ansat ved Nakskov—Kragenæs Jernbane fra starten, lever foruden S. Andersen tillige fru Pilegaard, Birket, som fra starten var ekspeditrice på Torrig station, pens. togfører Vehlast, pens. stationsmester Georg Petersen, som var i Harpelunde, baneformand Rs. Olsen og fru Andreasen, som var ekspeditrice på Kastager station.

## Budgetter for det kommende år.

Aalborg Privatbaner har forlagt budget, der viser en stigning i banernes underskud på 300 000. På Fjerritslev—Frederikshavn Jb. er anslået et underskud på 2 mill. kr., Hadsundbanen 800.000 og Hvalpsundbanen 700.000 kr.

Præstøbanen har budgetteret et underskud på 162.000 kr. og indeværende regnskabsår ventes at slutte med et underskud på 107.000 kr.

Uden forudgående studium er det overordentligt svært at bygge et anlæg op, således at slutfacit bliver et anlæg, der svarer til de tanker og planer, man puslede med ved påbegyndelsen. Starten er for så vidt let nok, idet papir jo er taknemmeligt, og er det første udkast ikke lige netop det, man havde regnet med, kan man blot tegne videre og sluttelig finde den konstruktionsplan, der synes mest tiltalende,

opfylder pladmæssige krav og er i nøje samklang med bygherrens tegnebog. Og så begynder man frejdigt at forme sit anlæg.

Først nu er det vanskelighederne melder sig. Man må nemlig ikke glemme, at opbygning af et modelbaneanlæg stiller store krav til den enkeltes tekniske kunnen, konstruktive evner og håndværksmæssige snilde. Det er vist nok kun få,

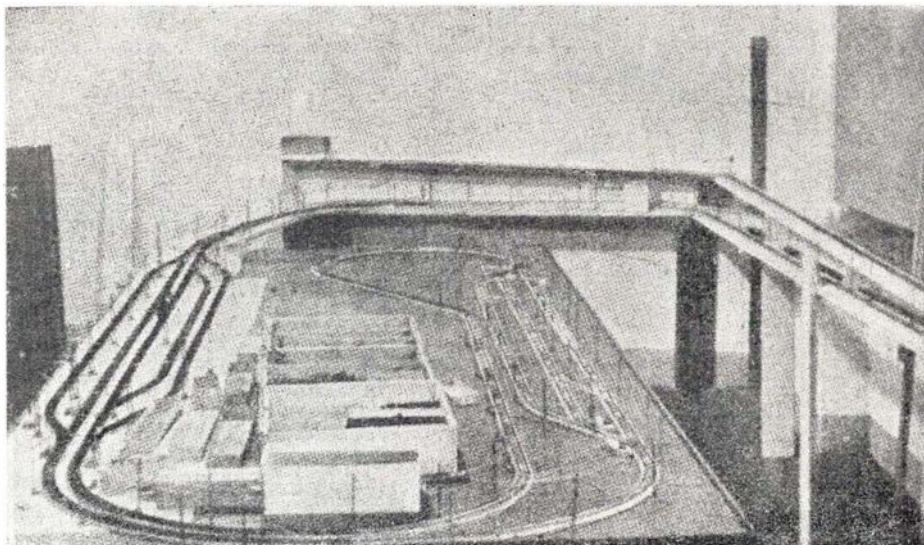


Fig. 1. Grundpianen.

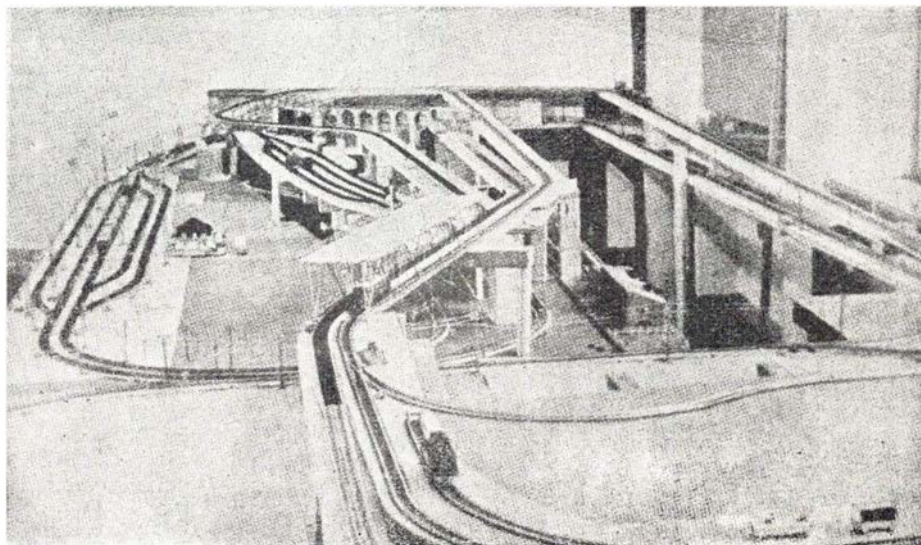


Fig. 2. Anden etage opbygget.

## K. SKJÆRBÆK

Ingeniør

TØMRER OG BYGNINGSSNEDKER

Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg

Storegade 26

Telefon 3166



## Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10

Esbjerg

der fuldkommen planmæssigt har bygget et anlæg, og en del af charmen ved at »lege med tog« ligger vel også i de utallige perspektiver, der dukker op og giver impulser til nye konstruktioner og til selvopfundne forbedringer af bestående planer og modeller.

Vi har fundet frem til en modelbanemand, der i sin kælder har bygget et imponerende anlæg. Som et velkomment plus kan det nævnes, at vedkommende har fotograferet sit anlæg i forskellige stadier af opbygningen, hvorfor man får et særdeles overskueligt indtryk af arbejdet. Fejlen ved anlægget er indlysende for de fleste. Det er for stort, eller rettere for dyrt. Men man kan udmærket bruge det som arbejdsgrundlag for mindre og helt små anlæg, så derfor skal det omtales nærmere her.

Anlægget er 2,80 gange 6 meter stort, og bygget 1 meter over gulvhøjde. Medens den centrale del af anlægget hviler på et gammelt skræderbord, er de smalle sporområder langs væggene understøttet af almindelige kosteskafter, og stabiliseret gennem fastgøring i væggen. Grundplanen er af bløde cellotexplader, et materiale der er let at arbejde i. Til anlægget er brugt ca. 80 meter spor, og der findes ialt 20 fjernbetjente sporskifter, og 8 stedbjetjente. Anlægget er monteret med 21 signaler, der er i indbyrdes afhængighed ved brug af relæer, således at der teoretisk kan køres med 10 tog på een gang, uden der kan komme 2 tog i samme blokafsnit. Som det fremgår af billede 1 er det nederste sporområde færdigmonteret i sin helhed, inden næste »etage« bygges op. (På anlægget køres i 3 etager). Alle masterne man ser er telefonpæle, og kasserne på midten af bordet, er slet og ret gamle skotøjsæsker indeholdende værktøj og materiel.

Sporene er lagt på bundplader af aba-

chitræ, og alle spor, sporskifter og kryds er selvbyggede til tre-skinne-drift. Der er brugt almindelige messingskinner type BB, og til midterskinne er brugt 1½ mm messingtråd. På billede 2 er monteringen af næste etage stærkt fremskredet, og man ser, at der er bygget tre broer, hvoraf broen i forgrunden senere bliver helt overdækket. De to broer i baggrunden er ret korte, men til gengæld er der på den ene opbygget en lang række buer på landjorden, hvorved den pynter væsentlig på det mindst spændende hjørne af anlægget. Buerne er kun attrapper formet af svært karton udenom en massiv træpille. Brokonstruktionerne er helt af træ, limet sammen og forstærket ved den kraftige

underlagsplade til sporene. Som det kan ses i billede 2's midte er transformatorer og kontaktpulte anbragt ved det frie åbne rum i anlæggets midte. Her er beregnet plads til 2 mand når der køres, men pladsen er endog meget begrænset.

Til anlægget hører 4 stationer og 4 holdepladser. Stationerne er købt færdige, ligesom alle øvrige bygninger, og udstyret med forskellige stationære anlæg, såsom pakhuse, vandtårne, blokposter, og een stor remise på den største station. Det rullende materiel er altsammen af Märklinfabrikat, stationsbygninger og huse er fra samme fabrik. Transformatorerne er de danske HSV, og signalerne er alle selvbyggede.

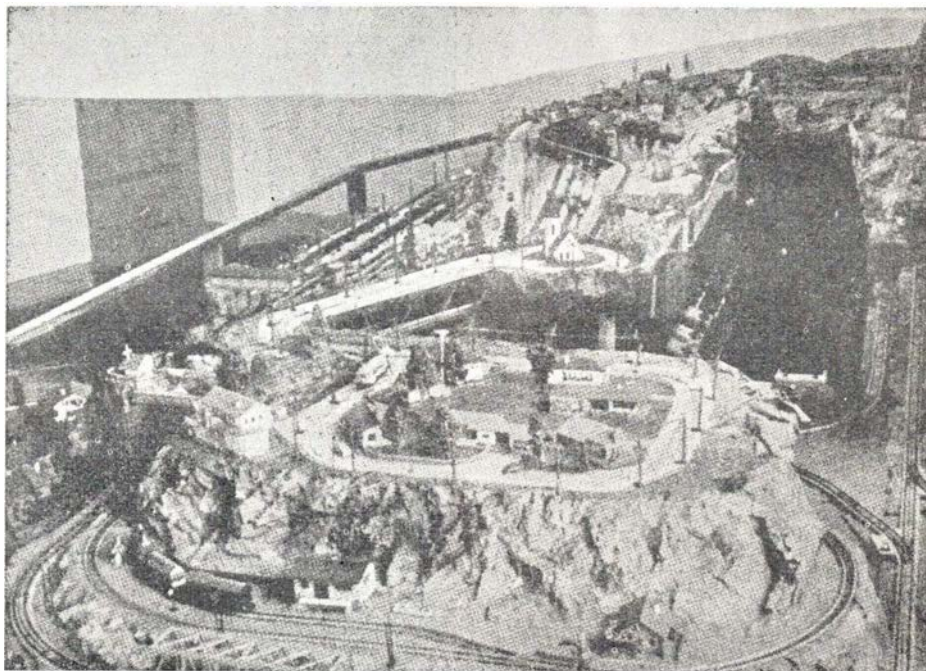


Fig. 3. Det færdige anlæg.

## »HOBBY SHOP« præsenterer:

Mo motorvogn (½ års garanti)	115.00
Personvogn til Mo	18.00
Es maskine	120.00
Es maskine samlesæt	75.00
Skiner pr. meter messing	1.20
» » jern	0.75
Ballast	0.75
H. S. V. transformator	65.00
» » 2x40 V	125.00
» » til lys	18.00
Blinkrelais til indbygning	2.00
Bygninger i fineste udførelse	5.00
Græsralter	0.75 og 0.45
Træer	0.45

Små mænd	1.00
Banastik	0.30
Små pærer	1.45
» » kulørte	1.70
Mastiks til bjerg	3.00
Signaler i fineste udførelse	8.45
Perronlamper	3.85
Bordtennis sæt	25.00
Rulleskøjter	37.00
Isskøjter	18.25
Badminton ketcher	fra 10.85
Tennis ketcher	» 55.00
Fiskestænger	» 21.00

Hobby

Avisen

er udkommet

\*

Skriv eller

ring

Pris 0,35

Samlesæt til: Flyvemaskiner - motorbåde - sejlskibe.

T. F. A. - det danske Hobby blad - en fin julegave (indbundet) 30 kr.

**Køb i »HOBBY SHOP« - Vesterbrogade 175 - det betaler sig!**

Telefon EVa 7825

På billede 3 ses anlægget færdigt, og det ser ganske imponerende ud. Landskaberne er af både gibs og mastiks og bygget meget kunstfærdigt, med stærkt brug af bjerge og større granitforekomster.

Spørgsmålet er så, hvordan man kan bygge et mindre anlæg op, i tilsvarende interessante udformning. Det kan man naturligtvis kun, hvor man har mulighed for placering af et fast anlæg. Men har man det, og man ikke stiller for store krav til at køre i »højden« kan der udmærket bruges de samme retningslinier som i det her beskrevne, således at man bygger efter en i forvejen nøje udarbejdet plan, og først lægger spor, sporskifter og stationer og derefter bygger landskaber og bjerge op til sidst. Det kan gøres for små midler, hvis man er fingernem og har tålmodighed til at gøre hele arbejdet selv fremfor at købe noget færdigt. De fleste hobbyforretninger har de materialer der skal bruges og i mange tilfælde også planer og tegninger til anlæg i varierende størrelser.

Villy Jonvald.



#### Aalestrup.

Trafikkontrolør C. A. J. Fredborg, Nørresundby, er forfremmet til stationsforst. i Aalestrup, hvor stfst. A. Hougaard er død. (64 år).

#### Dybvad.

Trafikassistent P. E. Rasmussen, Dybvad, er udnævnt til stationsmester samme sted, hvor stfst. O. T. Hegelund har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

#### Hou.

O.trafikassistent Th. W. Jensen, Viby J., er forfremmet til stationsforst. i Hou, hvor stfst. K. C. Mikkelsen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

#### Dødsfald.

Magasinpasser C. J. Mortensen, fh. Fredericia, 82 år.

Banearbejder H. P. Jensen, fh. kol. 4 Godsbgd., 82 år.

Overportør H. P. Nielsen, fh. Godsbgd. 80 år.

Vognopsynsmand Frits E. Hansen, fh. Kh., 80 år.

Trafikkontrolør L. Mandrup Poulsen, fh. I. Distr., 79 år.

Overportør H. P. Jarnø, fh. Kalundborg, 78 år.

Ledvogter P. A. Carlsen, fh. Hobro, 78 år.

Vognopsynsmand V. E. Christiansen, fh. Fredericia, 73 år.

Stationsforst. A. V. Simonsen, fh. Frederikshavn, 70 år.

Rangermester S. R. Holleufer, fh. Lunderskov, 70 år.

Overportør F. L. Mørkholm, fh. Kh., 68 år.

Værkmester O. R. C. Magnussen, VGJ Varde, 64 år.

Stationsforstander E. Christiansen, Tølløse, 63 år.

Banebetjent R. Hansen, Næstved, 63 år.

Lokofører J. J. Viberg, mdt. Gb., 60 år.

Togfører S. J. Nielsen, Odense, 58 år.

Overportør N. P. Olsen, fh. Roskilde, 57 år.

Overportør J. V. Henriksen, Glostrup, 56 år.

Lokofører K. R. Hansen, fh. Gedser, 56 år.

## NYBYG

Civilingeniør- og Entreprenørfirma

Udfører Arbejder for D.S.B.

København S.

Islands Brygge 41

Telf. Asta 3242

## FORENINGSS-meddelelser



## Kvarterværter søges.

I anledning af Dansk Jernbane Orkester Forbunds 6. landsorkesterstævne i København i dagene den 6-7-8 maj d. å. gæster et østrigsk jernbane-orkester, Musikverein der Bundesbahn-Bediensteten Knittelfeld på 55 mand under ledelse af Franz Mayer, Danmark.

Østrigerne kommer til København den 30. april kl. 20,50 og bliver her til mandag den 9/5 om morgenen, på hvilket tidspunkt orkestret starter sin rundrejse til samtlige byer, hvor der findes jernbane-orkestre.

Den 9—10. maj er orkestret i Fredericia, den 10.—11. maj i Esbjerg, den 11.—12. maj i Varde, den 12.—13. i Struer, den 13. til den 16. maj i Århus, hvor orkestret deltager i Dansk Amatør Orkesterforbunds Kredskonkurrence sammen med bl. a. Centralværkstedets Orkester, Århus.

Som det fremgår af ovenstående rejseplan skal østrigerne opholde sig i København i otte dage, i Århus tre dage og i de øvrige byer kun et døgn.

Under opholdet i København er østrigerne dagbladet »Social-Demokraten« gæster ved udflugter arrangeret til byerne Helsingør, Hillerød og Roskilde samt til de kendte københavnske seværdigheder.

Vi beder derfor ALLE jernbanemænd være os behjælpelig med indkvarterings-spørgsmålet ud fra den betragtning, at der findes mange kollegaer, som vil sætte pris på at knytte venskabsforbindelser med en jernbanemand fra et andet land, for derigennem at udveksle tanker og erfaringer.

Henvendelse kan ske til orkestrenes tilidsmænd for Københavns vedkommende til stationsbetjent E. V. Bjerneboe, Bryselgade 1, København S., telf. Am. 3633 x.

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

Tilbud og Overslag gives - Udtører Arbejder for DSB

### Tidstab og Kvalitet

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

**Autolakereriet »HØJGLANS«**  
N. NICOLAISEN

Horsens — Tlf. 295 - 844

Leverandør til DSB og Privatbanerne



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.

## Skatte-drama . . .

Nu lige op til fastelavn, hvor man ellers gerne vil have madro, kommer en oprivende sag for domstolene herhjemme.

Den er rejst af et — højt dekoreret — socialdemokratisk skatterådsmedlem i en af hovedstadens omegnskommuner, idet han føler sig mentalbeskadiget gennem en »genstand«, han blev budt på i det lokale sygehus, hvor han befandt sig i tjenstligt skattemedfor, — — og nu kræver han altså erstatning.

For at sagen kan stå helt klar for lærerne, er det nødvendigt at belyse såvel baggrunden som sidekulisserne på arenaen. Dramaet foregår på den årstid, hvor fårene føles på pelsen, — — de skal jo snart klippes. Alle deres krumspring nytter dem intet. De får saksen lige til skindet, idet man dog skåner selve ansigtet, så de ikke bliver helt ukendelige. Visse får giver ekstra »lang uld«, såkaldt kameluld.

Netop på samme årstid, — — sikkert tilfældigt — — mindes borgerne om deres fornemste pligt. De er jo vælgere og føler sikkert deres interesser udmærket varetaget på tinge af deres repræsentanter der. Men, ak, alt for mange i dette land har desværre ikke ført deres intelligens så à jour, at de helt forstår at vurdere og værdsætte deres stedfortræderes omhyggelige vejledninger i den velfærdsrapport, der ønskes som et naturligt udslag af politisk omsorg.

Alt for mange fører denne rapport lidt for sjusket. De har ikke læst loven ordentligt og kun forstået meget lidt af den omfangsrige vejledning. De hæfter sig for meget ved lovens § 6 om »at fastholde, bevare og forsvare, hvad de møjsommeligt har skrabet sammen«. Så ensidigt må man ikke tage en lov, som det har kostet deres egne repræsentanter megen umage at gøre fuldkommen. Det kan svække interessen for os på tinge.

Det er således blevet meget almindeligt, at man f. eks. afskriver sit helbred efter samme procentsatser, som gælder for gamle biler, tærskværker o. l. — For atter andre er »svigtende helbred« opført som et aktiv, idet de dermed mener hurtigere at opnå en kommunal begunstiggelse, som f. eks. en biografbevilling, rentefrit byggelån e. l.

For imidlertid at få de respektive bilag rigtig udfyldt ser de sig ofte nødsaget til at lade sig indlægge på et sygehus og der få overlægen til at udfylde blanketten og påvise motorens skavanker.

### Heinrich Dohrmann

Murermester - Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Grundtvigsalle 122

Tlf. 1407

Sønderborg

Alt dette — set oppe fra skattepalæernes vinduer — må nødvendigvis kalde på en mere omfattende offentlig interesse for borgernes sundhedsmæssige velfærd, hvorfor man udså den nu sagsøgende skattemand, der tidligere har været rejseinspektør i et stort vognmandsforetagende, til som visitorator at »besøge og tilse« de på sygehusene indlagte, lidende medborgere.

Udstyret med bowlerhat, vatteret frakke, parply og galoscher spredte han overalt den fornødne hygge, således at besøget virkelig gav indtryk af og udtryk for offentlig interesse — ikke alene for kommunekassen.

Der faldt mange trøstens ord til patienterne og det vil være forståeligt, at der ligger et stærkt oplivende moment for disse syge deri, at et skatterådsmedlem klapper een på skulderen og varmt opfordrer til — »ikke at opgave det hele«. Der lyser tårer i mange øjne efter sådan en henstilling fra en kompetent vedkommende.

På en sådan stuegang på hospitalet traf han overlægen, som han udmærket kendte fra selskabslivet, idet doktormanden gentagende havde deltaget i de kommunale torskegilder på rådhuset.

Gensynet var for så vidt også meget hjerteligt, som overlægen endog inviterede på en forfriskning, hvilket blev modtaget med stor glæde, — da det var en yderst sjælden gestus overfor en skattehyrde.

Da doktoren imidlertid havde nogle patienter hængende i tærne (i en speciel kur mod to koordinerede lidelser som håraffald og platfod) måtte han bede sig undskyldt og lade oversygeplejersken overtage opvartningen. Alt det var i orden!

Men hvordan det nu er gået til eller ikke, — og her håber man sandelig, at retssagen vil bringe klarhed for dagen, — så må plejemoder have misforstået anmodningen, — — eller måske ladet sig lede af sine rige erfaringer med hensyn til, hvad mennesker virkelig trænger til, — — i alle tilfælde så gav hun gæsten en ordentlig blodtransfusion som forfriskning.

Stærkt opkvikket og meget fornøjet — og fløjtende 2. vers af »Nu dages det, brodre« — forlod han hospitalet, besjælet

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

**Svogerslev  
Læssetransportøren**

af en udpræget velvilje overfor overlæger i almindelighed.

Men allerede samme aften, — det var jo på den årstid, hvor angiveriet florerede, — var der skatterådsmøde, og der var det meget mærkbart, at der var sket en stor forandring med visitatoren. Han bandede mindre, var bleven spøgelysten, kunne ikke skjule, at han følte sig en del skyldbevidst og var næsten skattefjendsk. Han var slet ikke mere morsom at have i rådet, og dette så meget mere, som det stod klart for enhver, at forandringen endog var i tiltagen.

Det hele var såre mærkeligt og mystisk, indtil det viste sig, at det skyldbevidste alene havde relation til grundskyld, — for han havde fået blod fra en retsstatsmand. — Stort tableau.

Da en mand med en bare lavprocentlig islæt af den tilførte ideologi naturligvis vil befinde sig i et skatteråd med betydelig større lede end en militærnægter i et krigsministerium, har han da også erklæret ikke mere at ville »sidde fastelavn« og er gået.

Han har derefter — selvfølgelig — straks anlagt sag og krævet erstatning for mentalforskydning i en retning, der kan kollidere med hans politiske børnelærdom, hvorfor han forlanger sig skadesløsholdt med et beløb, der ikke ligger væsentligt under 500 kr.

Det skal nok blive interessant!

Også vi har selvfølgelig først og fremmest spurgt overlæge dr. Starcke, der imidlertid nægter at kende det bitreste til sagen. Hvad det bitreste i sagen er, ville han heller ikke ud med, — men han beklagede iøvrigt ikke sagsøgeren — — snarere tværtimod. Selv er han, — det blev meget stærkt understreget, — kun politisk donor gennem fornuftens omsko-ling, — og uden rhesus i dansk radiofoni.

Iøvrigt er senere ethvert gran af mistanke med denne doktor nu forladt, efter at den tilskadekomne har erklæret ikke at have ringeste trang til at gå og rode på kirkegårde om natten.

Capo del fin.

## Atter et forbytter barn . . .

Fra Korsør telegraferes:

(Privat for Jb-BI)

Det holdt hårdt, — inden det blev afsløret, at det var en forkert »Peder Wessel«, der var sendt hertil.

Ethvert barn i Korsør og omegn har længe kunnet se, at af ham, vi havde fået, ville der aldrig blive nogen Torden-skjold.

Chris.

P.S.

Til dette faktum skal vi kun føje, at denne Wessel heller ikke har levet helt forgæves, idet han har gjort en banebrydende opfindelse, som DSB vil mindes meget længe og smerteligt (ca. ½ mill. årligt).

Det var nemlig denne — forkerte — Wessel, der opfandt færgestationsbestillingen, og dermed startede alt det dyre postyr, der er under opsejling.

Selv om budgetkontoret meget hittepå-somsk har lagt et røgtæppe som slør uden om beløbet ved — med fuld ret — at kontere det under navnet »Wesselsminde«, vil det næppe lykkes at bugser de mange penge over på socialministeriets konto for børnehjemmet af samme navn.

Red.

P.P.S.

Bladet må tage det forbehold, at opfindelsen kan være gjort for flere hundrede år siden — i Sovjet.

Ansvh. red.

## Bedriftsværn til hest . . .

Overalt værner B-V-kolonner om vore egne og fortidens bedrifter på en måde, der fortjener påskønnelse. Men med hvilken effektivitet kan dette gøres til fods? Næppe tilstrækkeligt.

Ville man spørge dir. Schumann ved cirkus af samme navn derom, kan man regne med, at han nodig vil have sig frabedt f. eks. at fremvise det højere skole-ridt uden hest.

Selvsagt kunne denne mand sagtens spanke manegen rundt og sparke i savsmuldet i takt til hornmusik, han kunne

også lave volter og revolter til højre og venstre, kunne stejle og slå bagud, men det ville næppe gøre sig hos publikum, der forlanger heste til den slags.

Derfor hilser vi med særlig glæde, at B-V på Slaglille station er bleven bereden og har dannet en esquadron, der ganske vist endnu kun er på en hest, men der kan jo komme flere til — senere; f. eks. ved tillæg af føl.

Det begav sig nemlig således, at B-V-kolonnen i Slaglille erfarede, at man ved de større korps i flere byer havde fået



**Cotton-Pjækkerter**  
i bedste Poplin, til Isætning af Uldfoer med ternet Foer . . . . . Kr. 88.00  
med Teddybearfoer og Sjalskrave . . . . . Kr. 138.00

**Trenchcoat**  
i svær Bomuldsgabardine med ternet Foer . . . . . Kr. 79.00

Vi har ogsaa løbende Konto for Dreng og Herr

**Herremagasin Sorte Hest**  
Vesterbrogade 139  
København V . Telf. Vester 2614

## 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 Vestjysk Krystal-Isværk . Tlf. 66

## Hansen & Lauridsen

E L

Aut. Elektroinstallatører

Udfører Arbejder for D.S.B.



Ølgod Nygade 1 Tlf. 150

lotter, hvorfor man omgående hos banebestyrelsen forlangte ligestillethed og anmodede om et antal heste.

Ønsket blev velvilligt modtaget og hurtigt delvis realiseret, idet man var så heldig, at der netop udrangeredes en kombineret mælke-, brød- og ølvognspegas af et mærke, der ikke mere var gængs, af ukendt årgang og forældet model. Den stod for at skulle være ophugget, men blev altså i stedet indrulleret i det stedlige B & V.

Vi ulejlige os forleden til Slaglille og traf virkelig også esquadronøren, som imidlertid pure nægtede at udtale sig til fods. Og hesten havde han lige lagt ind i stalden, hvor den nu sov så trygt, at han ikke nænnede at vågne den.

— »Det er en streng tid — lige nu, hvor vi her på stationen rider fastelavn hver dag — hele fasten!«

— »Hvordan er rossinanten ellers!??« spurgte vi.

— »Encstående — som regel da, — og ellers har vi et sammenklappeligt stativ, den kan støtte sig til!«

Rossini.

**Poly-shock-story med regenerative shockvirkninger (fra New Statsman for sidste søndag).**

### Telegramok. . . .

»F... skal billetterne mig! — Igen et fuldstændig ufuldstændigt telegram!« — hvæsende og hvislede vagthavende kværu-lør på central station. I højre hånd holdt han dokumentet, som han viftede sig med i fortvivlet forsøg på at få tilført mere ilt.

På den vagthavendes stærke udbrud var dennes overordnede ilet til og stod nu spørgende foran ham: »Hvad er der dog sket?«

Da den vagthavende tilsyneladende manglede »luft« til at kune formulere ord, afleverede han blot papiret, ledsaget af en serie fagter og gebærder.

Den overordnede studsede — også udvendigt — og med alle tegn på forbauselse læste han igen og igen og til sidst hørligt:

»Gorm den gamle sad i hallen, hårdebred og gal i skrallen!«

Det var helt øjensynligt, at også den overordnede indså sagens vægtige alvor, men nåede blot ikke at få formuleret sit

standpunkt, da den jourhavende forlagde kvintessensen i hele situationen med de ord:

»Ufuldstændigt! — ikke sandt!? Der står jo ikke eet ord om, hvorvidt det er afgang- eller ankomsthallen!« — Der opstod en ulidelig tavshed, indtil han fortsatte:

»Og så —«, tro mod sit urinstinkt så han på klokken, »er det ydermere forsinket!«

»Ja,« indvilgede den overordnede, »i høj grad. Han sad står der, han er altså allerede gået!«

»Uforskammet!« sekunderede vagthavende, »for hvad havde han at være gal i hovedet over — den kværu-lør!«

— »Han pukker på sin alder!« nu blev den overordnede saglig, »men her er alle lige, uden aldersforskel, blot de har billet, — og mon nu han også er grundig billetteret?«

Der faldt langsomt og apatisk ro over billedet og dets personer, tilfældet var jo erklæret for *datid*.

Den overordnede fjernede sig med telegrammet, der unægteligt nu gled nedad i rang og interesse — gled stille på sit bånd hen imod henlæggelsens overfyldte hylde. Det var nu et arkivalie, der fik sit nr., blev journaliseret og gik til statistisk departement.

Her viste menneskeånden sig igen sejrende. Det opklaredes virkelig, at det slet ikke var nogen depeche, men et blad af »Sangbog for hedninger«, der var blevet profaneret i anvendelsen som madpapir.

Der blev fundet flere blade af samme sangbog, og nu satte man statistikken ind, — dette vidunderlige redskab til at hæve skjulte tal og ting frem i fuldt dagslys. Oraklet meddelte, at der altså havde været flere madpakker — (og det passede, for »De samvirkende hedninger« havde netop haft skovtur til byen den pågældende dag).

### Blomster til sektionen . . .

Klokken er faldet i slag til H. C. Andersens-jubilæet. Forskerne har taget en hektisk tårn i de sidste febrilske måneder. — Men nu ligger også alt klarlagt til selve dagen, og det må siges at være proberet arbejde med nette resultater, hvoraf kun skal nævne et enkelt i dag.

Således f. eks. at samtlige digterens 30 store rejser *alle* — på een eneste undtagelse nær — har været tilrettelagt og projekteret af turistsektionen.

Med en knivskarp-sindighed, som må forbløffe, har videnskaben nået denne konklusion derigennem, at alle rejsernes beretninger utallige gange nævner ordet »slot«, som ydermere altid bringes til at rime på »godt« — et glimrende indicium — så der er ikke megen plads for tvivl eller den slags.

Den eneste rejse, — som vist forøvrigt også var ganske vellykket, men hvor beskrivelserne overhovedet ikke indeholder de to dechifrerende ord, er:

*Fodrejse fra Holmens Kanal til Østpynten af Amager (i 1828).*

Men hvem véd hvad? — en skønne dag måske også den.

#### Niels P. Fynbo

Aut. Gas- og Våndmester-Blikkenslager  
Centralvarme - Sanitet  
Udfører Arbejde for DSB  
Allingaabro, Jernbanegade 28 . Tlf. 42

#### Chr. Jensen

Tomrermester  
Tomrer- og Bygningsarbejde  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Allingaabro . Storegade 26 . Telf. 71



#### Hans Juul

Aut. El-Installatør  
Udfører Arbejde for DSB  
RY . Telefon 3

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

Gør

Deres

indkøb

hos vore

*annonsører*

EL

Køge

Installationsforretning

Brdr. Olsen

Udf. Arbejder for DSB og Privatb.

Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301



Blomsterforretningen

**Ydes Eftf. J. Clausen**

Blomster - Kranse - Dekorationer

Banegaards Plads 5

Aarhus . Tlf. 21039

**Willy Heyn Jensen**

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Tylstrup

Tlf. Tylstrup 74 og Sulsted 96

## Herning

### Lund & Erichsen

Elektro-Installation

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

### Schack Nielsen

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

### C. Engelbrecht & Søn

Blikkenslager og Skiferdækker  
Vand-, Gas- og Centralvarme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning Bredgade 14 Tlf. 47

### A. & W. Christensen

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

### MØBELGAARDEN

v/ S. G. Bendtsen  
Herning . Sønderg. 9 . Telf. 891

### Vagn Pedersen

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Gl. Kirkevej 6-8  
Telf. 291 og 2091

### Herning Elektro

Bosh-Service  
Reparationer - Salg - Service  
Lev. til DSB-Rutebiler  
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

### Brdr. Vagtborg

Murermestre  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vestbanevej 12  
Tlf. 484 og Bellevue 784 - Varde

## Viborg

### Aut. N D Forhandler

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

### Phillipsen & Hall %

Aut. Elektroinstallatører  
Elanlæg udf. overalt i Landet  
Radio - Køleanlæg - Lys - Kraft  
Viborg. Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

### Anders Petersen Farvehandel

Tapeter . Farver . Lakker  
Leverandør til DSB  
Viborg . Vestergade 18. Tlf. 1185-1525

### Niels Kalhave %

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

### Martin Fischers

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

## Vestjylland.

### De Styrkes Bedst

med ægte **Struer Grovbrød**  
Undvær det ikke. Faas overalt  
Struer Brødfabrik . Telf. 309

### J. P. Bisgaard

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

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16-34

### Anton Schrøder

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



### Joh. Hansens Eftf.

A. Simonsen  
Aut. Elektroinstallatør  
Lys - Kraft - Varme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Brande . Storegade 15 . Tlf. 55

## Nordjylland.

### Brønderslev Mineralvandsfabrik

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

### Frits Halvorsen

Entrepenør  
Betonvarefabrik  
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

### Viggo Sørensen

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vraa - Grønnegade 1 - Telf. 90

### Axel Lund's Enke

Vognmand  
Nørresundby Telf. 5564

### CHR. MANSTRUP

Kolonial . Vin . Delikatesser  
AALBORG  
Fyensgade 8 . Tlf. 8417

### Mejeriet FYENSGADE 10

anbefaler sig med  
1. kl.s Mejeriprodukter  
ALTID FRISK BRØD . VARENE BRINGES  
Tlf. Aalborg 8359

Grøntforretningen

### i »Vesterled«

Randers . Tlf. 3378

### L. N. Rasmussen

Malermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Jerslev Jyll. . Tlf. Jerslev 86

### Fabriken »RITA«

v/ Hansen & Hofman  
Frisør- Parfumeri- og Vaskeriartikler  
Langaa - Telf. 28

EL



Otto Knudsens Eftf.  
v/ Gunnar Ejstrup  
Aut. Elektroinstallatør  
Udfører Arbejder f. DSB  
- Hovedgaden 60 -  
Brabrand . Tlf. 6 0234

## Horsens

### Vilh. Hansen & Sønner

Allegade 46  
Horsens - Telf. 1656 og 2156



Murerarbejde - Jernbeton  
Kloakarbejde

### R. B. Burchardt Nielsen & Co. ½

Cylinderudboring  
Reserve dele en gross  
Hovedrep. af alle Typer  
Automotorer

Horsens . Løvenørnsgade . Telf. 3400

### Poul Petersen's

## Tobaksfabriker

HORSENS

Hvor gaar man hen?  
— Selvfølgelig

### Palæ Teatret

Horsens . Telf. 1586

Vil De købe gode Varer til  
rimelige Priser, saa gør Deres  
Indkøb i

### Dansk-Svensk-Staal-Akts.

Jessensgade 7 - Horsens - Telf. 2017

### »DELE STIGEN«

Jørgen Daugaard  
S. P. Josefsens Eftf.  
Børstetræfabrik  
Horsens . Fabrikvej 12  
Tlf. 2 44 92

Aktieselskabet

### Chr. Niensens Eftf.

### Armaturfabrik

Horsens København

C. E. 1797

## Horsens

### Malerfirmaet

### Wilh. Petersen & Søn ½

Udført Arbejde for Horsens  
Privatbaner gennem 50 Aar

Horsens - Sønderbrogade 9

Telefoner: 935 - 2490

Paa Gensyn i

## KINO

Telefon 1228

H O R S E N S

### Hovedgaard Savværk & Trævarefabrik ½

v/ M. Nielsen

Hovedgaard . Tlf. 45

### Hovedgaard Foderstofforening

Hovedgaard . Tlf. 28

### H. Paulin Hansen

Murermester

Nybygning-Ombygning-Reparationer  
Udfører Arbejder for DSB.  
Hovedgaard . Tlf. 52

### Zachariassens Planteskole

Alle Planter til Haven

Hedensted Telf. 36

### Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager  
Silkeborg . Søndergade 36  
Tlf. 521

Kemisk Tøjrensning  
Presning og Farvning

### Trikohl Renseri

Silkeborg . Søndergade 19  
Tlf. 1262

## Skanderborg.

## A. Blom

Maskiningeniør  
Landbrugsmaskiner og Redskaber

Slotsholmen  
Skanderborg . Telefon 509

### Banken for Skanderborg og Omegn

Telf. \*516

### Elektriske Installationer og Belysning

— saa \*409

Skanderborg

Gør Deres Indkøb hos

### LORENZEN

Adelgade 29  
Skanderborg . Tlf. 333

Metervarer - Konfektion - Sengeudstyr  
De bedste Varer - største Udvalg - og  
de billigste Priser.

### Skanderborg Andels Svineslagteri

Telf. \*521

Gør Indkøb i

### Tøjhuset, Skanderborg

Alt i Møbler, Gulvtæpper, Madrasser  
Vi ombytter Deres gamle Møbler.

Skanderborg . Adelgade 73 . Tlf. 686

### Hansens Farvehandel

Leverandør til DSB-Personale  
Adelgade 99  
Skanderborg . Telf. 699

### A. G. Nielsen

Kul - Koks - Briketter og  
Brændselsoilier  
Skanderborg - Skanderupg. 59 - Tlf. 216