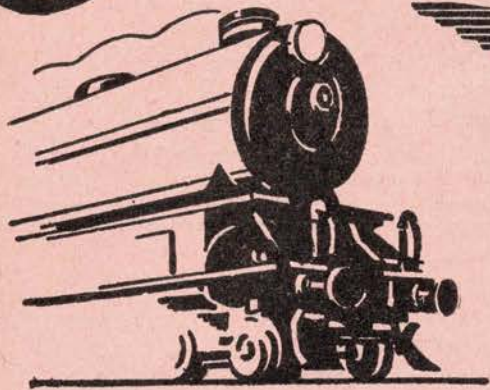
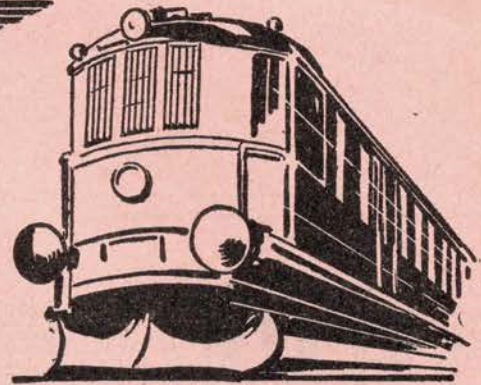


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



6. årgang nr. 5

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

Maj 1949

Jernbane-centret Aarhus



K. Kristoffersen

DSB Vognmand

Aarhus



TH. JENSEN

NYT AUTOGUMMI

Paalægning af Slidbaner i alle Dimensioner.

Reparationer af enhver Art, ogsaa Kanttraadsreparationer.

Leverandør til
DSB, Aarhus Sporveje m. fl.

Th. Jensen,

v. Rutebilstationen, Aarhus, Tlf. 7169

Aktieselskabet

DANEXIM

Esbjerg



INTERNATIONALE TRANSPORTER

Kontorer:

Padborg - København - Krusaa - Flensborg - Gedser
Esbjerg - Aarhus

N. M. Bak & Son

AKTIESELSKAB

Jernbeton, Jord- og Vejarbejde

AARHUS

Telf. 6220

JUL. A. JØRGENSEN A/S

Kiks, Biscuit- og Vaffelfabrik

Aarhus, Tlf. 3095

København, C. 13693

Singergas A/S

Flydende Gas til Husholdningsbrug

Brochurer tilsendes paa Forlangende

Havnegade 4, Aarhus

Tlf. 11971



DE FORENEDE ISVÆRKER A/S

ESBJERG

Aktieselskabet

Vestjydsk Krystal-Isværk

Ny Havn - Esbjerg

Telefon 1635 - 66

Månedens interview

— ved Harald —



Min redaktør havde bedt mig om at få et interview med en jernbanemands hustru, og som følge heraf måtte jeg stramme mig op og forsyne mig med en god portion mod, flere blyanter og en ny skriveblok, for jeg regnede jo med at få meget at vide.

Jeg blev budt velkommen hos fru Else Andersen, og da jeg fremfører mit ærinde, kunne jeg straks se, at *det* havde hun ikke ventet, men trods alt indvilligede fru, på betingelse af, at hendes mand måtte få lov at overvære »forhøret«.

Efter at vi var bænket omkring bordet, begyndte jeg, hvad fru kaldte forhøret.

— Er De tilfreds med at være en tjenestemand's hustru.

— Ja, hvorfor ikke. Således som vi har det i dag, så synes jeg nok det kan gå an. Selvfølgelig er der mange ting man gerne vil have, men efter at have været gift med en jernbanemand i snart 30 år, så lærer man, at mangt og meget må man undvære, ja — sågalt manden må man undvære, somme tider et par dage, men det er jo snart en vane.

— Nå ja — Deres mand hører jo til togtjenesten, med mange forskellige mødetider, hvad synes De om det.

— Ja — som jeg sagde før, så er man jo blevet vant til det, og nu generer det mig ikke mere. Jeg står op på samme tider som min mand, og sørger for at han får sin morgenmad, og får med hvad han skal have til fortæring i dagens løb, og De kan stole på, det er ikke nemt at skaffe pålæg til 2 store pakker mad.

— Ville De ikke hellere have, at Deres mand havde en bestemt arbejdstid, således som andre mennesker.

— Ja, arbejdstiden kunne jeg godt tænke



Fru Else Andersen

mig var fra kl. 8 til 16 f. eks. — så havde man det sådan, at man kunne få huset gjort i stand om formiddagen, men når nu manden kommer hjem f. eks. kl. 4 om morgenen, så skal han jo have sin søvn, og så må man jo tage hensyn til det. Men hvad det angår med at have fri hver søndag, så synes jeg ikke om det. De må da selv som togmand kunne se, at det er ikke rart at tage ud en sommersøndag, lige meget hvorhen, både med tog til Klampenborg f. eks. — eller Tivoli — eller Zool. Have, der er jo alle vegne så overfyldt på en søndag — nej — så er det meget bedre en hverdag.

— Nå — ja det er jo kun godt, at De er tilfreds. Når Deres mand ikke er hjemme, så må De da have ei eller andet at foretage Dem.

— Ja — jeg har jo først og fremmest mit hus at gøre i stand, og så passer jeg min gymnastik.

— Er det i Jernbanernes Idrætsforening?

— Nej — det er hos fru Dutte Bidstrup Crone, jeg går der to gange om ugen, og det er strengt kan De tro, De kan stole på der får vi rettet vore stive lemmer og rygge, det er en streng dame; men det er godt.

— Men så om aftenen når De sidder alene hjemme. Hvad foretager De Dem så?

— Jeg har i ca. 6 år fået undervisning i vævning, så jeg har en væv, som jeg væver på om aftenen. Jeg har mange ting, som jeg selv har lavet, både her hjemme og på kursus.

— Hvor lærte De så vævning?

— På de kommunale kursus. Det er noget der er godt, — og så er det jo billigt. En overgang kneb det med at få garn, så det er jo ikke helt som man gerne ville have det.

— Interesserer De Dem ellers for Deres mands arbejde?

— Ja — så langt som jeg kan. Men der er jo meget jeg slet ikke har forstand på, og når min mand kommer hjem, så er han som regel så træt, at han gerne vil have ro, og så synes jeg at det er synd at forstyrre ham, hvis han får sig en blund, men på den anden side, så har man gået alene hjemme så længe, når han så kommer, så vil man gerne sludre lidt.

— Læser De Jernbane Bladet?

— Ja, det kan De stole på jeg gør, jeg er mest glad når min mand er på arbejde, så kan jeg læse det i fred og ro.

— Er der noget særlig De først læser?

— Ærlig talt nej — jeg begynder med den første side, og er det så noget jeg

ikke forstår mig på, så går jeg videre. Jeg synes det er morsomt at læse »Mens vi venter på tog« og så er der jo som regel et digt af »Onkel Christian« det læser jeg altid.

— Læser De ellers noget andet —
Bøger el. lign.

Ja — jeg læser ikke så lidt, — en god bog kan jeg godt lide, og De kan jo se her, vi har da nogle stykker, og jeg har læst dem alle — så godt som.

Går De ikke på teater?

— Engang imellem. Vores løn er jo ikke sådan, at man kan gå i teatret ret ofte. Jeg er altid så glad når min mand fortæl-

ler mig, at forbundet har lejet et teater, for så får vi nogle gode pladser til en rimelig pris, men ellers så må vi nøjes med biografen.

— Kunne De ikke tænke Dem at bo — f. eks. i Jylland, såfremt Deres mand blev forfremmet?

Næh — ellers tak — jeg har boet 1½ år i provinsen her på Sjælland, og det har jeg fået nok af. Næh, jeg er glad for at min mand venter til han kan blive forfremmet her i byen. Han har fortalt mig, at han skulle have været et eller andet sted på det mørke fastland — i Jylland, men De kan tro jeg er glad for, at han blev her i byen.

Harald.

UDJÆVNING AF LØNNINGERNE

Det er ofte omtalt, at de højere lønninger ved de senere lønreguleringer ikke i tilsvarende grad, som de lavere, er fulgt med prisstigningerne, og udregnet procentvis er det ubestrideligt rigtigt. Noget andet er, at den forskel mellem lønklasserne og det forhold mellem lønningerne, som i lønningens loven er angivet ved den faste løn, måske er forældet og trænger til revision.

Da man lavede lønningens loven, og ligeså da man så sent som i 1946 lappede på den, må man vel have ment, at den vurdering af tjenestemandstillingerne og det indbyrdes forhold, som er nedlagt i lønklasserne, var rimeligt og retfærdigt, når alle forhold blev taget i betragtning. Men en sådan vurdering vil imidlertid altid bero på skøn. Der eksisterer nemlig ikke nogen målestok, som med rimelighed kan anvendes. Man kan tage noget hensyn til bekostningen af den krævede uddannelse, til arbejdets art og betydning, ansvar o. s. v., men også dette vil i hovedsagen bero på skøn. Det lader sig ikke bevise, at et arbejde er mere betydningsfuldt eller nødvendigt, end et andet, eller

at det er vanskeligere at udføre, når de pågældende har den fornødne øvelse — bortset fra kunstneriske præstationer, som her kan lades ude af betragtning. — Det kan f. eks. være ligeså svært at udskifte en svelle, som at afsige en kendelse, og det ene kan være akkurat lige så nødvendigt som det andet, så deraf kan man ikke udlede, hvilket der bør betales bedst.

Gamle traditioner og sædvaner har vel nok spillet en betydelig rolle ved bestemmelse af lønningsforskellen, og nogen indfyldelse har tjenestemandsoverenssønderne haft siden omkring århundredskiftet, men det afgørende for forholdet mellem lønningerne, har, må man da antage, været hensynet til det hensigtsmæssige og til, hvad der betaler sig for samfundet. Men et sådant hensyn vil ligesom de andre faktorer væsentligst hvile på skøn, og hvis skønnet i tidens løb ændrer sig, må forholdet mellem lønningerne også ændre sig, og det er dette, som er sket ved de sidste reguleringer. Tendensen er gået i retning af en udjævning af lønningsforskellene. Om dette er godt eller ondt, kan ikke afgøres. Men det må være et billigt forlangende, at man ikke fremdeles slæber rundt med en lønningens loven, der viser et forhold mellem lønningerne, som man ikke mere ønsker at opretholde.

Hosstående skema viser forholdet mellem lønklasserne, som det er angivet i lønningens loven ved den oprindelige faste løn, og som det er blevet med tillæggene (pensionsgivende tillæg, reguleringstillæg

og midlertidigt tillæg). 16. lønklassens begyndelsesløn er benyttet som grundlag og sat til 100. Forholdet bliver det samme, hvilken løn man end bruger som udgangspunkt.

Forholdet mellem lønklasserne. 16. lønklassens begyndelsesløn = 100.				
Løn- klas- serne	Fast løn uden tillæg		Fast løn med tillæg *)	
	Beg. løn	Slut løn	Beg. løn	Slut løn
17c	86	123	96	108
17b	118	155	106	120
17a	137	192	112	137
16	100	123	100	108
15	108	131	103	110
14	123	146	108	115
13	151	169	117	125
12	157	194	121	138
11	163	206	123	144
10	137	192	112	137
9	118	195	106	138
8	185	240	135	155
7	200	249	140	163
6	258	295	168	180
5	308	338	186	201
4b	345	369	203	213
4a	354	385	206	223
3	400	462	229	258
2	446	477	246	263
1d	492	538	268	290
1c	554	600	295	310
1b	615	677	317	337
1a	769	769	367	367

*) Efter de indtil 1. apr. 49 gæld. satser.

Det vil heraf ses, at der er foregået en meget betydelig udjævning, som, hvis den fortsættes, vil føre til, at alle lønninger får samme størrelse. Dette kan selvfølgelig på en måde være rationelt og svarende til tidens krav, når man ved, at en tjenestemand skal have et bestemt beløb i løn uden hensyn til, om han er amtmand, skolelærer eller postbud. Om en sådan udvikling er heldig eller ikke, samfundsmæssigt set, kan man ikke uden videre dømme om. Men at den for tjenestemandene er yderst uheldig, kan der ikke være tvivl om. Det er ikke, som man ynder at give det udseende af, en udjævning med formindskelse af de højere lønninger til fordel for de lavere, men bare en reduktion af alle lønninger, der ligger over det, som må anses for at være normalløn for ufaglærte arbejdere.

Når 16. lønklassens begyndelsesløn i skemaet er benyttet som grundlag, er det fordi, det må antages at være netop den løn, man har tænkt sig skulle svare til normallønnen for ufaglærte, i hvert fald må det være rimeligt, at den løn, hvormed man ansætter tjenestemænd efter prøve- og aspiranttid med fornøden uddannelse, ikke er lavere.

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

Ser man herefter på skemaet, vil man se, at allerede 16. lønklasse får for lidt ved udjævningen. Medens man efter den faste løn i denne lønklasse ved alders-tillægene skulle nå en forhøjelse på 23 % — altså nå op på en løn, som ligger 23 % over den ufaglærtes normalløn — når man kun en lønstigning på 8 %, og dog er det den lønklasse, der slipper billigst. Efterhånden som man kommer op i løn-klasserne, bliver tabet større. I 1. løn-klasse får man kun omkring halvdelen af det, man skulle have efter forholdet mellem de faste lønninger.

Man kan herefter stille spørgsmålet: om ikke 16. lønklasses begyndelsesløn nu med alle tillæggene ligger over normal-lønnen for ufaglærte arbejdere? Det vil altid være vanskeligt for ikke at sige umuligt nøjagtigt at afgøre, hvor stor den gennemsnitlige fortjeneste er for arbejdere i private virksomheder. Men nogen viden derom kan man få ved at se på, hvor meget f. eks. Statsbanerne betaler fast ansatte ufaglærte arbejdere på time-løn. Lønnen for disse fastsættes ikke ved lov, men ved forhandling med de pågældende organisationer i overensstemmelse med lønnen i frie erhverv, og er ca. 40 % højere end begyndelseslønnen i 16. løn-klasse. Da man ikke kan antage, at de timelønnede bliver overbetalt, må 16. løn-klasse få omkring 40 % mindre end normallønnen for ufaglærte. Man skal, sagt på en anden måde, avancere op til 7. løn-klasses begyndelsesløn (se skemaet) før man tjener lige så meget som en arbejds-mand.

Det er muligt, at der slet ikke er sket nogen omvurdering af tjenestemandstil-lingernes indbyrdes forhold, og at hele udjævningen kun tjener det ene formål: at spare penge på statens lønningskonto, og dertil må den være velegnet, når den fører til, at langt den overvejende del af tjenestemændene — antagelig de 90 % — får mindre end ufaglærte arbejdere, og den øvrige del kun får lidt derover.

D.

DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN

Søndergade 11, Aarhus

Telefoner Kontor 302 Sætteri 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger, Prislister

DANSKE JERNBANESTATIONER

13



Automobilreparation

udføres samvittighedsfuldt
paa alle Vognmærker —

N. SKOU & CO.

Aut. Service for Triangel og Austin
Telefon 1090 - KOLDING - Privat 1532

AUSTIN

Maison des Fleurs

Bazarbygningen
ved Østerport
Telefon Palæ 3228
E. Krog



Buketter, Kranse
og Dekorationer

Leverandør til D. S. B.

VERDEN/FORENINGEN



Abonnement på

JERNBANE-BLADET

kun 3 kr. årligt

Ny tiltrædende abonnenter får så
længe oplaget rækker gratis tilsendt
12 stk. ægte foto i brevkortserien

DANSKE LOKO

Indsend straks 3 kr. til postkonto
600 82, Jernbane-Bladet, Kbhvn. F.

*Fredericia
Automobilhandel*



A. P. Hansen
Telefoner: 211 og 212

Autoriseret Ford-Forhandler

Aktieselskabet

E. RASMUSSEN

*Fredericia Maskin- og
Elektromotorfabrik*

Fredericia

Aabenraa Karosserifabrik

Peter Petersen

Aabenraa

Tlf. 2985

E. C. KROGH

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Bøsbrovej 7, Randers

Tlf. 3226

Reserveret A.P.



Haand- og maskinformet Støbegods

1/8 HOLBÆK JERNSTØBERI

Tlf. Holbæk 413



**Central-
Bilen**

*Nye Vogne med
Centralvarme*

Telefon 425
Hersegade 18
Roskilde

CARL CHRISTENSEN

DEN DANSKE TRAADVAREFABRIK

Fabrikant E. Petersen

Hovedvejen 2, Glostrup

Tlf. 133-509



— Vi skal vel til dyrskue i Randers på lørdag?

— Ja, det skal vi. Skal vi tage med ti-toget?

— Hvornår går det? Er det tyve minutter i ti?

— Nej, det er da vist fem minutter før halv.

— Det kan aldrig passe. Jeg tror ikke, det er før ti minutter i ti.

— Det kan ikke være så sent, for så er der ingen forbindels fra Langaa. I påske var det i hvert fald to minutter før halv. Det kan jeg tydeligt huske, for da var jeg selv med.

— Der var en plan i avisen for nogle dage siden.

— Ja, det er godt nok, men hvor er den avis nu henne? Nu skal jeg sige jer noget. Vi lejer en bil, det kan vi da finde ud af. Vi ved jo desuden heller ikke bestemt, hvornår der går et tog, vi kan komme med hjem. Der bliver jo lavet om på planen hele tiden, så det er aldrig til at holde rede på.

★

Vi har igen fået en ny køreplan. Fremskridt og forbedringer er udmærkede, der er ingen, som ønsker andet. Men ændringer i togtiderne er ikke altid af det gode, medmindre man lægger hovedvægten på at sælge køreplaner. I det daglige liv har det stabile, det man kender og kan stole på, ofte en langt større indflydelse end selv den mest pågående propaganda, og hver gang der laves om på togtiderne — særligt i lokaltrafik — mistes der kunder.

★

Mens vi alligevel venter på toget, vil jeg benytte lejligheden til at fortælle lidt om, hvor stor betydning stabile togtider havde tidligere.

Jeg levede min barndom omkring århundredskiftet i en af landets mest afsides liggende egne, men dog ikke længere fra den lokale jernbane, end at vi i nogenlunde roligt vejr kunne høre togene fløjte

ved nærmeste station, vi kunne se dampen fra lokomotiverne, og når vi passede på, kunne vi et par steder se selve toget mellem nogle bakker.

Der på egnen var det ikke alle, som var i besiddelse af et ur, og havde man et, lå det som regel i en skuffe og blev kun benyttet ved særlige lejligheder. Men i så godt som alle hjem havde man dog et stueur, der sjældent var mere end omkring halvdanden time forkert, og som endnu sjældnere var nærmere end en halv time rigtigt. Man rettede sig da heller ikke efter uret, men tog tidskending efter mere pålidelige ting såsom dagvognen, mælkekusken, solretningen og frem for alt efter toget. Når nitoget fløjtede, var klokken et kvarter i ni, og halvtrettoget kom tyve minutter over to, o. s. v., det var noget, man kunne rette sig efter, og det gjorde man.

Det kunne selvfølgelig ske, at man ikke havde fulgt med og af en eller anden grund var kørt galt i tidsregningen, så man ikke var sikker på, om det var tolvtoget eller halvtrettoget, man observerede. Så måtte man have bud til en nabo, som kunne bo en å to kilometer borte, for at spørge, hvad klokken var. Man valgte gerne den nabo, som sidst havde været i købstaden, der var nemlig ur på kirketårnet, så det formodedes, at han var den, som var bedst informeret. Det var altid et barn, der blev sendt afsted — børn var der nok af — og det var ikke noget særlig nøjagtigt klokkeslet man fik, naar ungen, efter en halv eller en hel times forløb, kom tilbage og meddelte, at klokken var ti minutter i halv elleve — eller også var det ti minutter over halv elleve, men man havde dog et fingerjæg i den rigtige retning og kunne regne ud, at det næste tog måtte være tolvtoget.

Arbejdet i mark og mose begyndtes og sluttedes efter toggangen. Om morgenen begyndte man ved halvsekstog, sådan omtrent da, der var jo ingen grund til at hænge sig i minutter, man tog hjem til middag ved tolvtoget og til aften ved

halvsyvtog. Om vinteren rettede arbejdstiden for udendørs arbejde sig efter dagslyset.

Jeg havde halvanden fjerdingvej (ca. 3 km) til skole, og jeg vidste, at når jeg gik hjemmefra lidt efter ottetoget, var jeg i god tid. Det var forøvrigt en udmærket skole af en landsbyskole at være på den tid. Ja, den var i visse henseender bedre, end de fleste skoler er nutildags. Det var nemlig så viseligt indrettet, at undervisningen blev afpasset efter de enkeltes evner, der var ingen, som sad og plagedes med en undervisning, de ikke havde evne til at følge med i, og der var ingen, som lærte mindre, end de havde evne til, fordi undervisningen skulle afpasses efter gennemsnittet. Der var seks klasser, og børnene blev rykket op i en højere klasse, så snart de viste sig egnede dertil. Nogle gik i flere år i sjette klasse, der nogenlunde svarede til en realklasse, og andre nåede ikke længere end til tredje eller fjerde klasse og måtte nøjes med de mest elementære kundskaber. Men der var noget, vi alle fik lært, det var togtiderne for nærmeste station samt navnene på og rækkefølgen af de tretten stationer på vores bane. Desuden blev det banket ind i hovedet på os, hvilke større stationer man skulle passere på rejse til København, og hvor der skulle skiftes tog.

Jeg tror aldrig, jeg som barn har mødt nogen, som ikke var fuldstændigt klar over togtiderne for nærmeste station eller nærmeste købstad, eller som ikke var på det rene med, at hvis man tog med det eller det bestemte tog, kunne man være i København, Aarhus, Fredericia, Odense, Esbjerg eller Aalborg til den eller den tid. Der var aldrig nogen, som på grund af uvidenhed om togtiderne besluttede at køre i bil. Men dengang ændredes togtiderne heller ikke et par gange om året. Man rettede sig og indrettede sig efter toggangen, der jo alligevel ikke kan rette sig efter alles ønsker, og det har en overordentlig betydning, at man ved, at uden hensyn til, hvordan det går med alt andet, så kører halvfiretoget 15,35.

★

lady.

Når vores allesammens statsbaner giver underskud, betvivler man ledelsens dygtighed, arbejdsmetodernes og forretningsgangens hensigtsmæssighed, man tror jernbanefolk bestiller for lidt og får for stor løn. Ja, man betvivler banernes eksistensberettigelse og anser det for en skandale. Men når et mere eller mindre privat luftfartselskab giver underskud, der er forholdsvis mange gange større, så må

staten træde til og betale, derom er ingen tvivl, højst lidt diskussion om under hvilke former, det bør ske. I.

★

Fra sommerkøreplanens ikrafttræden følger togpersonalet i lyntogene ikke mere toget fra udgangs- til endestation, men skifter en eller flere gange undervejs. Da lyntogene i sin tid blev indsat i trafikken, prøvede man det samme og opnåede derved et syndigt roderi med pladsbelægningen, overfyldte tog eller afvisning af rejsende, som der var plads til, foruden ubehageligheden for de rejsende ved hyppige billetteringer. Resultatet vil ganske givet blive det samme denne gang, og det er tvivlsomt, om man ved »ordningen« opnår det, man tilsigter, hvis man da i det hele taget tilsigter nogen fordel.

★

Der var engang en prisinspektør ved navn Schumacher. Han var ansat under staten og rejste rundt for at kontrollere, at hoteller og restauranter overholdt de fastsatte priser. Et såre nyttigt og fortjenstfuldt arbejde, skulle man synes. Og det viste sig da også, at han gjorde gavn for pengene og afslørede mange tilfælde af grove lovovertrædelser. Men hvis man er fagmand, ser man ganske anderledes klart og har en hel anden indstilling til forholdene og til spørgsmålet om godt og ondt, ret og uret.

Det viste sig nemlig, at da samme Schumacher selv ville begynde som restauratør, fremkaldte dette harmdirrende protester fra restauratørstanden. Man ville ikke have sådan en »stikker«, »posekigger« og »skidt karl« ind i den agtværdige stand.

Man mindes uvilkårligt for et par år siden, da en storrestauratør i Aarhus blev afsløret for grove uregelmæssigheder, blev han omgående valgt til en betroet tillidspost indenfor restauratørforeningen.

Man skal være fagmand for at forstå det. fup.

★

Pr. 1. april fik tjenestemændene reguleringstillægget forhøjet med en portion, og deres levevilkår er dermed igen forringet. Selvfølgelig ikke på grund af den portion reguleringstillæg, men fordi priserne er steget så meget, at reguleringstillægget skulle forhøjes, og fordi en sådan forhøjelse aldrig giver dækning for den skete prisstigning.

Lad gå med pristalsreguleringen, selv om ikke mere nogen tror på pristallet som et ærligt udtryk for leveomkostningerne — dertil er der blevet lavet alt for mange letgennemskuelige fiduser, men

selv om man går ud fra, at pristallet er rigtigt, og leveomkostningerne er steget så meget, at tjenestemændene skal have f. eks. ti kroner mere pr. måned for at kunne købe det samme som før, og de virkelig får de ti kroner, så får de dem ikke før tidligst nogle måneder efter prisstigningen, og dernæst skal omkring de fire kroner tilbagebetales i skat.

Hvis prisstigningen foregår jævnt mellem to pristalsudregninger, bliver tjenestemandens tab: første måned 1,67 kr., anden måned 3,34 kr., tredje måned 5,00 kr. o. s. v., ialt i de seks måneder 35,00 kr. Så går der tre måneder, inden udbetalingen begynder: $3 \times 10 = 30$ kr., til sammen 65 kr. Først derefter begynder udbetalingen med de 10 kr. pr. måned, hvoraf de 4 kr. skal betales i skat. Vilkår forringet for hver portion reguleringstillæg og derfor vil et krav om skattefrihed for reguleringstillæg være rimeligt.

★

I Odense har man igen udtalt sin misfornøjelse med, at nogle lyntog kører igennem uden standsning, og man har sat stærke kræfter ind på at bringe den slags uorden og chikane til ophør.

★

Der var engang, det var i årene efter første verdenskrig, at rigsdagsmænd og presse fra vestjylland talte så længe og kraftigt for at få et afteneksprestog fra Struer til Esbjerg med forbindelse til København, at der blev indsat et sådant tog, og glæden var stor.

Men der var enkelte, som ønskede, toget skulle standse i Ulfborg og Ølgod, og der blev talt og skrevet så energisk om den sag, at det fra næste køreplansskifte fik en standsning de to steder. Dermed var det i orden, og man troede nu, at alle var tilfredse.

Men — kunne toget standse i Ulfborg og Ølgod, kunne det vel også standse i Hjerm, Tim, Lem, Tarm og Tistrup, der boede jo også mennesker, som muligvis ville benytte det. Rigsdagsmænd og presse blev mobiliseret, der blev talt og skrevet, gjort henvendelser og forestillinger med det resultat, at året efter standsede toget ved så godt som alle stationer. Nu kunne der ikke gores mere, alle havde fået det, som de ønskede.

Men til gengæld havde man nu kun et persontog, hvor man havde ønsket et eksprestog, og det varede ikke længe, før rigsdagsmænd stod frem på tinge og talte om det urimelige i, at man ikke havde et afteneksprestog fra Struer til Esbjerg med

forbindelse til København, men var nødt til på denne strækning at benytte et persontog, som standsede ved alle stationer.

★

Jeg er medlem af en forening. Jeg ved godt, det ikke er noget at prale af, de fleste mennesker er medlemmer af en forening, ja, man kan vel endda sige, at det er mest almindeligt at være medlem af flere foreninger. Det er efterhånden blevet således, at den foreningsfrihed, der er hjemlet os i Grundloven, er blevet til foreningstvang, så man simpelthen ikke kan eksistere uden i det mindste at være medlem af en. Det er derfor jeg er det, ellers havde jeg ikke været det, jeg ser nemlig sådan på det, at når man melder sig ind i en forening, giver man nogle af sine penge bort — det kan være slemt nok — og giver afkald på en del af sin personlige frihed — det er værre.

Der dannes foreninger for alle tænkelige og utænkelige formål. Nogle dannes for derigennem at skabe indflydelse og position for de enkelte personer, som er i spidsen, og da ethvert medlem har teoretisk mulighed for at komme i spidsen, bliver man stående som medlem, turen kunne jo komme til en selv. Andre dannes for derved at løse en eller anden opgave, som overstiger enkeltmands evne, men de fleste foreninger har kort sagt kun det formål at værne medlemmernes økonomiske interesser, dette gælder de største og mest betydningsfulde foreninger. De økonomiske interesser varetages på den måde, at man direkte eller indirekte søger at erobre sig værdier, som, da man ikke selv skaber dem, skal tages fra medmenneskene. Altså i sig selv ikke noget nobelt formål og ikke væsentligt forskelligt fra at gøre magt til ret.

Den forening, jeg er medlem af, er et meget nobelt foretagende. Den har aldrig søgt at skaffe sine medlemmer fordele, så i den retning har den en god samvittighed. Det er »Foreningen til bevarelse af de nuværende tilstande«, en landsforening opdelt i lokale afdelinger og tilsluttet nogle større verdensomspændende organisationer med tilsvarende formål. Det er foreningens grundtanke, at det er ligegyldigt, hvilken samfundsordning man har, når den bare ikke ændres, kan man jo bare indrette sig efter den, fremskridt og fremgang har man principielt ikke noget imod, men da den slags aldrig kommer på samme tid og i samme omfang til alle, kan man let blive snydt, og det vil man ikke risikere, så hellere bevare forholdene, som de er. Det er smukke og ædle tanker, som man ikke kan afvise,

og selv om jeg ikke personlig har nogen større interesse i at bevare tilstandene, som de er, så kunne det jo blive meget værre, og som sagt, jeg er nødt til at være medlem og betale kontingent.

I aftes var der generalforsamling i den stedlige afdeling. Jeg blev valgt til formand. Når jeg skal være ganske ærlig, er jeg, endnu da, næsten klar over, at det skete fordi, ingen af de medlemmer med mere fremragende egenskaber var til stede eller ikke ville vælges. En skulle jo vælges, og da man ikke kunne enes om andre, så blev det mig. Men disse forhold vil jeg glemme og holde mig til den kendsgerning, at jeg er valgt til formand, og når man vælger mig, er det *selvfølgelig*, fordi man anser mig for at være den kloge og dygtigste, og fordi man tiltror mig netop de evner, som er ønskelige for en leder og fører, og når de nu allesammen mener det, må der vel være noget om det. Jeg har også altid på vore møder været enig med flertallet, og det vil jeg også være i fremtiden. Det er ikke godt for en formand selv at have en mening, man skal passe på ikke at støde an mod andres meninger og altid holde med flertallet. Dette princip vil jeg fortsat følge, og jeg vil prøve, om jeg ikke til næste år kan blive valgt ind i landsledelsen, det er meget ærefuldt og det giver en del tjenestefrihed på diæter, man får forøget betydning, og det er dejligt at vide, at man er en mand, der regnes med.

Om et par år skal der vælges en ny landsformand. Hvis jeg nu passer på ikke at lægge mig ud med nogen, men bare gå rundt og se umådelig vidende og klog ud, kunne jeg måske blive valgt. Med stillingen som landsformand følger det at være medlem af styrelsen for den internationale union — Mon det er nødvendigt at kunne fremmede sprog? Det er det vist ikke, på de store internationale kongresser forstår man jo alligevel ikke hinanden.

Jeg burde måske slå mig lidt på politik? — Jeg vil begynde med at melde mig ind i en politisk forening. Det burde jeg have gjort for længe siden, jeg har også tit tænkt på det, men sagen er jo, at jeg ikke ved hvilket parti, der har de bedste chancer. Et parti, der er på retur, duer i hvert fald ikke, der er for mange om det svindende antal mandater. Det skal være et parti, der vokser, og når man så står som formand for en anset forening, skulle man vel nok kunne blive opstillet

på en sådan måde, at man bliver valgt til folketingsmand? — Og når så partiet om nogle år skal danne regering — — »Karoline«! (det er min kone).

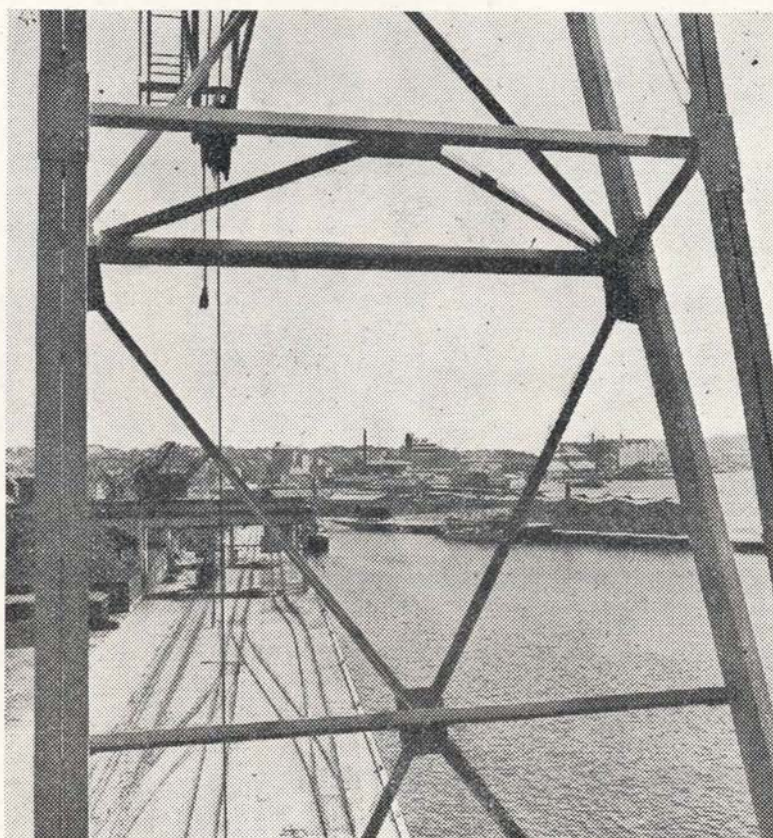
— — —

»Karoline«!

»Ja, nu kommer jeg. Hvad er der los?«

»Kunne du tænke dig at blive ministerfrue?«

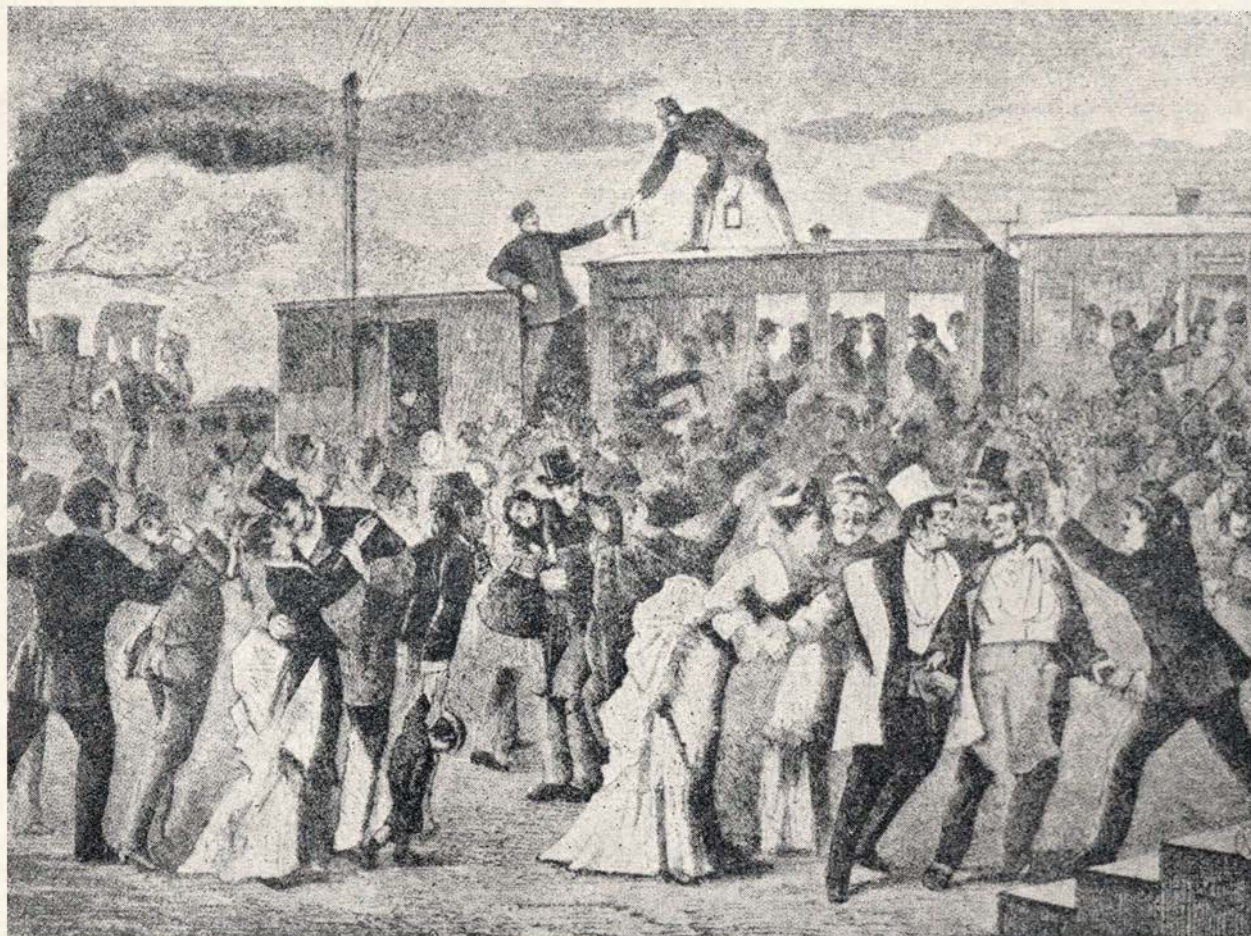
»Ja. Det kan du stole på. Jeg ville gerne være gift med handelsministeren — bare i fjorten dage.«
lady.



VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

FREDERICIA HAVN

Klampenborg-banens højsæson



Pinsen har lige fra banens åbning i 1863 været de helt store dage. Billedet viser sidste bakketog pinsen 1873.

Der Spares Bare ...

Ja denne overskrift er der mange der smiler genkendende til, og i tankerne tænker på den revy, som i sin tid havde ovennævnte titel. Hvorfor revyens titel var sådan, behøver vi vist ikke at nævne, det var forrige gang der skulle spares. I dag er emnet — spare — aktuelt igen. Nu skal der spares både her og der, og mange gange studser man over de sparebestemmelser, man hører blive nævnt. Inden for togpersonalet skal der spares så

og så meget personale, og administrationen vil se resultater. Dem der forlanger at se resultater, burde tage ud i driften og se på forholdene, og ikke sidde i en kontorstol og bestemme, at nu skal der spares både her og der.

Har vi ikke beviser nok for, at togpersonalet er en absolut nødvendighed? Prøv at se på de mange togbilletter, der bliver solgt i togene, prøv at tælle disse beløb sammen, så får vi et resultat, som man-

gen en station ligger langt under, ved salg af billetter.

Så vil jeg gerne fremdrage et eksempel, endnu inden der er sparet togpersonale. Jeg kørte tog 161 fra København. En portør meldte sig som pakmester og en stationsarbejder meldte sig som togetjent, han havde været ansat i 2 måneder. Toget bestod af 7 (syv) lange personvogne, og var ved afgang fra Kh. overfyldt, og vi var ikke færdig med billettering ved ankomsten til Roskilde. Synes De, kære læser, at dette tyder på at der kan spares noget, og hør så her — jeg forlangte at få assistance, men fik den besked, at der var ingen reserve, og i løbet af dagen måtte man undlade at besættes 8 ture, da der ikke var noget personale, og man havde endda lånt 30 stationsarbejdere på Godsbanegården, og endda skal der spa-

res personale. Fra 15. maj skal toggangen yderlig forøges, og personalet skal indskrænkes, — jo den er helt rigtig.

Men lad os prøve at vende blikket opad, lad os en lille stund se på hvordan det ser ud — for os. Lad os se på en station, som hver dag befares af S-tog. Her er stationsforstander — overkontrollør — kontrollør og overassistenter, og d'hr. bestiller ikke andet end tænde afgang når der er udkørsel. S-togene skulle jo køre så præcis, at man skulle kunne stille sit ur efter det, men på de stationer, hvor den fungerende er på perronen, skal man altid stille sit ur 1 minut tilbage.

Jeg tillader mig at stille spørgsmålet: Hvad skal den fungerende være på perronen for på de stationer, hvor der er udkørselssignal, hvorfor kan det ikke laves sådan, at samtidig med der sættes udkørsel, så tændes afgangssignalet, og så kører togføreren eller togformanden, når togets ekspedition er færdig, og tiden er afgang. Hvad kunne der ikke spares her. Kom ikke og sig, at det kan umuligt lade sig gøre, for det kan godt lade sig gøre, S-togene kører fra de fleste stationer uden at få afgang, og det er indtil dato gået udmærket, og så kunne vi komme dertil, at man virkelig kunne stille sit ur efter S-togene. Så længe de rejsende er klar over, at der ikke er tændt afgang så giver de sig god tid — og den fungerende venter med at tænde indtil de rejsende er kommen ind — og — det værste af det hele — til alt gods er installeret, der bliver ikke tændt afgang før portøren har meldt færdig, men får tit det indtryk, at godset er mere vigtigt end de rejsende, ihvertfald ved S-togene.

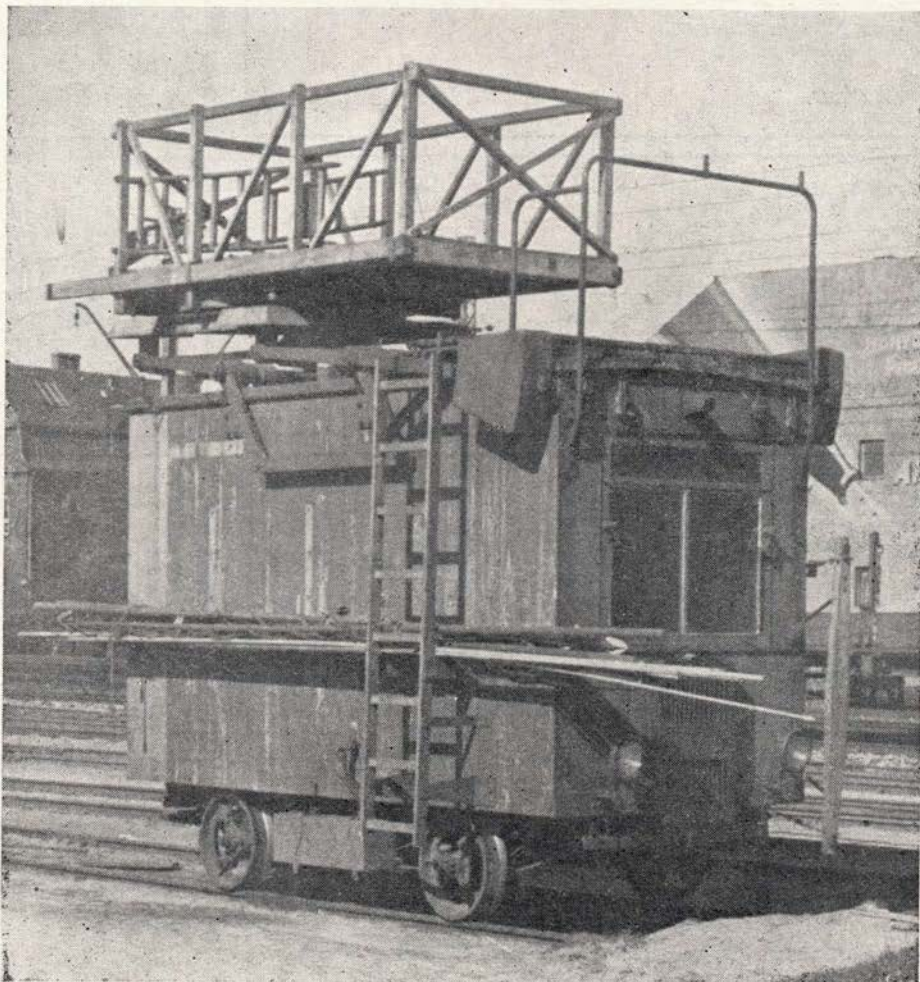
Det er ikke min hensigt at pege på hvad og hvor der kan spares, men os som til daglig færdes ude i driften, og kan se hvor det er galt, vi kan ikke tie stille dermed, når vi hører om alle de sparestræbelser. Togpersonalet skal på kursus og tage eksamen to gange, og så ser man, at en mand, som har været ansat i 2 måneder må forrette samme tjeneste, — og så skal der endda spares personale og toggangen skal udvides. □

Fagmanden véd, hvad det betyder

at bruge de rigtige Staalbørster.
Kendere køber kun Børsten
mærket

Kolding Staalbørstefabrik

Køreledningstilsynets motortroljer



Øverst: Et af de to nye „dollargrin“ fra Skandia, Randers, med skinnebus-motor.

Nedenunder: Et af de gamle såkaldte „lysthuse“.

Jørgen Jørgensen

Træimport — Export
Leverandør til DSB

Aarhus, Raadhuspladsen

Tlf. 8835

Jr. Dreyer - Frøhandel

Aarhus

J. K. E.**I. C. Helm-Petersen's Frøavl ^{A/S}**

Vestergade 58, Aarhus

Telefon 2110

Mammen & Drescher ^{A/S}

Kontrol — Spedition — Pakhusforretning

Aarhus

Tlf. 7900 (3 Ledn.)

Aarhus Stevedore Co.

Losning — Lastning

Aarhus

Tlf. 465

S. E. Harder's Eftf.

Børge Hansen og M. Udesen
Aut. Installatører

Vestergade 20, Vejle

Tlf. 925

Vejle Glasindustri

Glassliberi og Spejlefabrik — Jernbanegade 22 — Tlf. 3278

Entre Spejle . Køkkenspejle . Toiletspejle
Møbelspejle . Butiksmontre . Glasskydedøre
Bilruder indsættes — Spec.: Splintfrit Glas
Alle Reparationer indenfor Branchen udføres

Ombelægning af Spejle

En gros — En detail



Fabrikation af Dørlukkere for Rutebiler
Grønnegade 22, Vejle, Telefon 858

D. Jensen

Malermester . Dekorator
Lev. til DSB

6. Julivej 57, Fredericia

Tlf. 380

Paul Lehmann

Internationale Transporter
København, Aarhus, Herning, Esbjerg, Odense, Padborg
Amaliegade 35, Telefon *C. 8057

A. Krabbenhøft

Murermester . Kloakentreprenør
Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg, Tlf. 1054

Strandby Kirkevej 303

Det intereuropæiske møde for jernbane-esperantister i Wien

den 2. - 7. april 1949



Den danske forening af jernbane-Esperantister var i lighed med andre lande anmodet om at sende delegerede til nævnte møde i Wien. Og vi besluttede, at formanden, pkm. N. C. Thorsted, sekretæren, J. J. Kristoffersen, og togf. K. v. d. Aa. Kühle skulle rejse. Vi fik vore papirer i orden og søgt om fripas hele strækningen gennem Tyskland, Schweiz og Østrig, hvilket efter mange vanskeligheder lykkedes.

Allerede den 29. marts måtte vi starte for at nå Wien til d. 1. om aftenen, idet vi skulle overnatte i Basel, fordi Skandi navien—Schweiz Ekspressen ankommer til Basel nøjagtigt ca. ½ time, efter at toget til Wien er afgået. Vi måtte blive i Basel i 23½ time, da fripasrejsende ikke kan benytte luksustoget fra Basel kl. 8.44. Det fortrød vi ikke. Vi fik lejlighed til at bese denne skønne by. Men alt var dyrt i Schweiz, fordi vor krone kun er lidt værd, 0,55 centimer. Men vore kolleger i Basel sørgede godt for os med mad og drikke.

I Tyskland havde vi fået at vide, at vi kunne have sparet en hel dags rejse, såfremt vi var taget over Fulda—München—Salzburg—Wien; men dette vidste vore egne rejsebureauer intet om.

I Basel traf vi de delegerede fra Holland, Frankrig og Schweiz, ialt 35. I toget var reserveret plads til Wien. Men i dette tog er 3. klasse monteret med træbænke, og på disse skulle vi sidde i 22 timer. Det var en ungarsk vagon, der udmærket talte den stærke fart gennem Schweiz og Østrig. Der blev ikke sovet meget den nat, fordi der var så meget at tale og spørge om, så tiden løb hurtigt.

I Østrig havde vi fået forspændt et af de nye elektriske loko, der legende let tager 120 km med 12—14 vagoner. Vi fo' nu gennem dalen, flankeret af de tyrolske alper til byen Landeck. Et herligt skue: sneklædte alper og grønne dale, hvor husene lå spredte på bjergskråningerne.

I Landeck kom de første østrigske delegerede ind i toget, ligeledes i Innsbruck, Salzburg og Linz. Og disse måtte besvare en bunke spørgsmål om krig, besættelse og leveforhold i Østrig. Da vi nåede broen over Donau, standsede toget, der havde fået damploko for i Linz, hvor elektrificeringen ophører. Her er skellet mellem den amerikanske og den russiske zone. De amerikanske soldater entrede toget for at kontrollere vore pas. Det var hurtigt overstået, og toget fortsatte over broen, stand-

sede atter. Og ind kom de russiske soldater, der mere omsorgsfuldt kontrollerede stemplerne i passene.

Kl. 15,30 nåede vi Wien. På banegården, der endnu bærer spor af krigen, blev vi modtaget af Wiens jernbaneorkester. Vi blev budt velkommen af jernbanestyrelsen, jernbaneforbundet (i Østrig er kun eet forbund) og selvfølgelig af jernbane-Esperantisterne. Derefter førtes vi til vore kvarterer for at hvile et par timer. Om aftenen var vi til modtageshøjtidelighed i jernbaneforbundets eget hus. Vi blev atter budt velkommen, og resten af aftenen blev udfyldt med sang og musik.

Lørdag den 2. april, kl. 9, fandt det egentlige møde sted. Generaldirektør Seidler åbnede mødet på tysk, de øvrige, på nær een, talte udmærket Esperanto. Et var de alle enige om, og det er, at verden i høj grad har brug for Esperanto — især jernbane, post og telegraf, — og de vil på enhver måde støtte arbejdet for at få det indført i den internationale kommunikation.

Følgende resolutioner blev vedtaget:

- 1) Det foreslås alle staters jernbaneetater at anvende det internationale sprog Esperanto ved siden af det nationale til anvendelse ved international telegrafering for at undgå de mange fejl ved de nationale sprogs anvendelse.
- 2) Man foreslog, at det østrigske jernbaneforbund skal indføre en Esperanto-afdeling som undergruppe og undergivet foreningens love med samme rettigheder. Når det østrigske forbund har akcepteret dette, skal der stilles forslag om samme til de øvrige landes forbund.
- 3) Den internationale forening, I.F.E.F. med hovedsæde i Holland, som er fuld neutral, skal være fundamentet for udbredelsen af Esperanto blandt jernbanepersonalet og skal være behjælpelig med opstilling af Esperantofag, -grupper, hvor dette ønskes.
- 4) Udarbejdelse og forbedring af allerede bestående ordbog af jernbaneudtryk på Esperanto.

Næste møde er kongressen i Aarhus, den 21.—27. maj 1949, hvor den egentlige kongres afholdes.

Kristoffersen, sekretær for kongresskomiteen, oplyste, at kongressen i Aarhus bliver støttet økonomisk af Aarhus byråd og Dansk Jernbaneforbund og at der, indtil nu, er tilmeldt deltagere fra 11 lande, hvilket blev applauderet.

Søndag den 3. var arrangeret udflugt i fire store autobusser, der var stillet til rådighed af de østrigske forbundsbaner. Turen gik gennem Wien, hvor vi så den ubeskadigede og den krigshærgede del. Modbydeligt finder man resultatet af krigen, når man har hele dens elendighed foran sig. Derefter gik turen til det gamle kejserslot Schönbrunn, som mærkværdigvis ikke har taget nævneværdig skade af krigen, og herfra op på et bjerg udenfor byen. Her har man den herligste udsigt over byen med Donau flydende som et bredt bånd gennem dalen. Om aftenen var vi samlet til fest i jernbaneforbundets andet hjem.

Når man i Østrig sammenligner lønnen med priserne, forstår man, at de østrigske jernbanefolk sandeligt ikke »danser på roser«. Men trods dette må man beundre disse menneskers gæstfrihed og opofrelse; fordi alt, hvad vi fik, mad, drikke, logi, udflugter og fester, var gratis. Og takket være Esperanto, fik vi det allerbedste udbytte af møde og samvær med de mange nationer.

Næste dag måtte vi tage afsked med vore nye venner for at rejse til Linz, Salzburg, Innsbruck og Landeck, hvortil ud-lændingene blev fordelt. Undertegnede var blandt de heldige, der kom til Salzburg. Denne skønne og sagnomspundne by, hvor den gamle Hofburg ligger på en høj klippe midt i byen, og omgivet af høje alper. Disse byers stationer med skinneret var fuldstændigt ødelagt ved krigens slutning, men er nu næsten genopbygget og har elektrisk drift. Her beså jeg remise og værksted. Her havde amerikanerne indsat alle maskiner, som bar et skilt, hvorpå stod: »Tilhører den amerikanske militærregering. Nr. . . .«. Og østrigerne spørger: »Hvem skal betale? Eller: mon de tager dem igen?« De får det sikkert at føle!

Om aftenen var vi samlet til fest, hvortil byens borgmester var indbudt sammen med flere andre. Efter mange taler og fremvisning af tyrolerdanse, jodlersangere

Vamdrup Korn- & Foderstofforretning

Telf. 8

Rutebil Cafeen— det gode Madsted. — A. J. Østergaard
Gratis Selskabslokaler
Svietorvet, Kolding

Tlf. 18

Vamdrup og Omegns Brugsforening

Vestergade 2, Vamdrup

Tlf. 22

Vaskeriet »Frem«

J. K. Rasmussen

Klostergade 21, Kolding

Tlf. 674

Chr. Christensens Møbelfabrik

Vamdrup

Tlf. 64

Rübner Aakerlund— har det mest højmoderne og elegante Bageri —
derfor de fine og gode Bageriartikler
Søndergade 28, Kolding

Tlf. 783

Vi ved DSBforetager vore Indkøb i Blomsterforretningen MORGAN
Laasbygade 4, Kolding

Tlf. 533

Frøkontoret

(for undersøgt Markfrø)

Kolding

Brødr. Bojsen - Sukkervarer en gros

Lykkegaardsvej 23, Kolding

Tlf. 2071

Georg Gimbel's Jernforretning $\frac{1}{2}$

Sdr. Havnegade 32, Kolding

Tlf. 2002 (5 Ledn.)

Andersen & Laugesens Eftf.Fabrikant P. Andersen
Konfekturefabrik

Zahns-gade 44-46, Kolding

Tlf. 1091

M. Christensen's Planteskole

Gøhlmannsvej, Kolding

Tlf. 692

Dansk Andels Ørredseksport

Kolding

Slotsgade Chocolate

hjemmelavet Konfekt

Slotsgade 11, Kolding

Tlf. 413

Halmpresseren RolandKøb den og De bliver tilfreds - Nr. Bjært Maskinfabrik
Nr. Bjært, Kolding . Peter Madsen . Telefon Nr. Bjært 25**Dalby Gryn- og Hvedemølle**

H. P. Petersen

Dalby, Kolding

Tlf. 915

De Danske Mejeriers Maskinfabrik

A. m. b. A.

Kolding

Tlf. 2036

Juhl — Iversen

Murermestre

Nybygning - Omforandring - Kloakering - Jernbeton

Kolding

Tlf. 1959—2988

Axel Michelsen & Søn

Fabrik for Børnekonfektion

Kolding

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 3 kr. årlig.

Girokonto 600 82

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

m. m., var borgmesteren og flere andre blevet så begejstrede for Esperanto, at de fulgte med byen rundt hele næste dag, og til slut indbød næste års kongres til Salzburg, og lovede til den tid at kunne tale Esperanto.

Så gik turen påny hjemad, således at det nu var dag, hvor vi sidst kom om natten. Vi nåede lilleputstaten Liechtenstein (11,000 Indbyggere) og standsede ved dens eneste station, Vaduz, hvor de internationale tog skal holde, selv om der ikke er en eneste passager. Det er en kontrakt, som Østrigerne ikke kan lide. Man ser her forskellen mellem det krigsramte Østrig og denne vidunderlige stat. Alt er rent, malet og velholdt. Tusindvis af blomstrende frugttræer i dalen og langt op ad bjergsiden.

Nu gik turen gennem Schweiz i glitrende solskin og mellem bjerge så høje, at man må stikke hovedet ud af kupéinduet for at se til toppen. Det schweiziske landskab skal beses, det kan ikke beskrives. I Zürich stod kolleger og ventede os, for at høre, hvorledes mødet var spændt af. I Basel måtte vi påny vente i 23½ time. Vi blev indkvarteret hos esperantister og blev beværtet som hædersgæster. Man forsynede os endog med mad til hele rejsen.

I Basel konstaterede en kollega, at han havde mistet sit fripas til Tyskland. Det var stygt, 75 kr.! Men vi fortvivlede ikke længe, men fik fat på vor repræsentant i Basel, og i sporvogn til den tyske administrationsbygning i Basel Bad, og så varede det ikke længe, inden et nyt var fremskaffet.

Så gik turen atter gennem Tyskland, hvor man nu konstaterer, at genopbygningen er begyndt, især er jernbanetrafikken nu kommen i gang.

På mødet savnede vi delegerede fra Tyskland og de østlige lande. Disse måtte meddele, at de ikke kunne få lov at rejse ud af deres land, hvilket beklageligt beviser, at menneskene i mange lande endnu ikke er frie.

★

Sagt og skrevet

Generaldir. E. Terkelsen.

— Nærer DSB noget ønske om også at overtage de lollandske baner, har »Loll. F. Venstreblad« spurgt generaldirektøren.

— Nej, det gør vi så sandelig ikke, lyder svaret. Tværtimod nærer vi absolut ingen aspirationer i den retning, men jeg forstår godt, at man på Lolland kan nære et sådant ønske, når man hører hvad Syd-fyns befolkning tjener ved det. Tanken om, at den ene privatbane efter den anden kommer og vil overtages af staten, får hårene til at rejse sig på mit hoved, thi for hver privatbane, vi skal overtage, betyder det, at vi får et endnu større overskud at administrere end nu — og jeg synes vi har det svært nok i forvejen.

★

Køreplanschef R. Rasmussen.

— Hvorfor er De ikke forlængst gråhåret (»Berl. Tid.«).

— Fordi jeg aldrig ærgrer mig. Man bliver ikke gråhåret blot af arbejde eller besværligheder. Men mange har sagt i tidens løb: — Hvorfor søger De ikke ind i noget andet, Rasmussen, alt det med køreplanen må jo gøre Dem tosset. Jeg har hver gang svaret: — Jeg ville alle andre steder have det dårligt, for dette job er det eneste, der morer mig.

★

Fhv. sognerådsfmd. A. Larsen, Brovst, medlem af Ålborg Privatbaners bestyrelse:

Jeg ønsker ikke banerne skal overtage rutebilerne, og det vil betyde et tilbageskridt, dersom staten overtager banerne!

★

Fhv. stfst. Israel Israelsen.

— I indledningen til samtalen (»Fredericia Avis«) sagde De, at De slet ikke havde haft lyst til at blive tjenestemand

i DSB; blev De ved med at nære aversion mod denne gerning?

— Det kan jeg ikke sige, men på den anden side har det arbejde heller ikke på noget tidspunkt ejet min store interesse. Jeg kom ikke på den rigtige hylde, men mit liv blev ikke en tragedie af den grund.

★

Angående Hornbækbanen.

Amtmanden: Vi godkender forpagtningskontrakten for de kommende 5 år under forudsætning af, at der nedsættes et nationaliserings-udvalg, som skal undersøge banens forhold.

Emil Rasmussen: Der findes et sådant udvalg. Jeg er selv medlem, men vi har aldrig været indkaldt til møde!

★

Ducører
for resoluthed og
god service

★

God agtpågivenhed.

En lastbil udviste den 15. marts usædvanlig farlig kørsel ved at passere overskæringen umiddelbart nord for Stakroge station kun otte meter foran Troldhede-banens skinnebus til trods for at overskæringens blinksignaler var i funktion. Et sammenstød blev kun undgået ved at skinnebussens fører, motorfører P. Højgaard Nielsen, Kolding, foretog kraftig opbremsning.

For den herved udviste gode agtpågivenhed har Jernbane-Bladet tildelt motorfører Højgaard Nielsen en ducør på 25 kr.

★

Scaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.
Esbjerg

Mineralvandsfabriken

»Tropik«

V. Bratborg
Darumvej 87 A, Esbjerg

DANSK-HOLLANDSK VEJLE

Vestergade 33 Tlf. 3161
Ophugning af File. — Slibning af alt
Skæreværktøj.

Strandgades Bageri

er Stedet for de bedste kager.
Ring og bestil til Selskab og fest.
Strandgade 19, Vejle, Tlf. 1191
K. Andersen.

Restaurant »Rico«

Nørretorv, Vejle
Tlf. 1856

Kollega! Husk!

Naar det gælder Farver, Tape-
ter, Bonevox, Olie, Pensler m.m.
da faas de bedste Kvaliteter hos
din Kollega
H. KLOSTER, Vesterbrogade 12
Fredericia.

Østjydsk Auto-Service

P. Jacobsen
6. Julivej 6, Fredericia, Tlf. 973

Vesterbros Skræderi

Louis Hansen,
Vesterbrogade 14, Fredericia,
Tlf. 1753

Husk

Bageriet Thorsvej

Fredericia
Specialitet: Fødselsdagskringler
O. WORM, Tlf. 1197

Benyt

DSB Dragerne

Fredericia
Al kørsel udføres med lastbiler,
motorcykler eller hestekøretøj.
Hurtig og reel behandling.
Chr. Jørgensen, Tlf. 1563

Møllers Hotel

anbefaler sit l. kl. køkken, hyg-
gellige omgivelser, alt til rime-
lige priser.
Oldenborggade 16, Fredericia,
Tlf. 314

Husk paa

Bagermester Aa. Sarup's

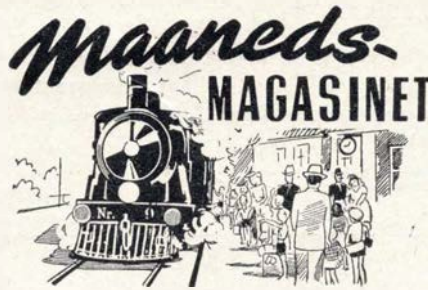
kendte Specialiteter, naar det
gælder Kager
Fasanvej 2, Fredericia, Tlf. 1421

Dyrehavsbakken

Knudsborg, Fredericia.
Det rette Spor til det gode Humør
Tlf. 680

N. Kongsbak

Depot for Vacuum Oil
Fiskeri- og Marineolier
Depot for Randers Røbslaeri
Vaadtov og Staalvirer m. m.
Havnen, Esbjerg, Tlf. 2272



Storebæltsfærgerne.

Færgen fra Nyborg går over,
afgangstiden er meldt —
ud på de skummende vover,
der bølger i Storebælt.
Kaptajnen står troligt på broen,
om det er pligt eller ej,
dog når man har rundet »koen«,
så kan han godt gå sin vej.

Færgen fra Nyborg går over,
den mødes med en fra Korsør.
Vejret det bedste kun lover,
færgen har bliden bør.
Den hilser på sin kollega,
og skønt i brølet den er bøs,
så er det dog godt, at de ve' a',
der slet ingenting er løs.

Færgen fra Nyborg går over,
forude Sjælland man ser.
På bænken nogen småsover,
indtil pludselig det sker,
at skibet det ryster og knager
og dirrer af angst som i nød,
medens i hundrede bryster
fødes en tanke om død.

Færgen fra Nyborg går over,
hvis ikke den støder på grund.
Ude på de gyngende vover
lurer der farer nu kun.
Trods radar de ikke kan kla'r den,
helt sikkert det bliver min tro,
den dag vi til storebæltsfarten
har fået en Storebæltsbro.

Banepers. afd. II, Aarhus

har holdt generalforsamling i Randers.
Formanden, banebetjent N. A. Jensen,
Aarhus, indledede sin beretning med at
omtale oprykningreglerne for signaltjene-
sten — specielt vedrørende Aalborg havn
— og for banehåndværkerne. Med hensyn
til velfærdsforanstaltninger begynder det
at lysne.

Et væsentligt afsnit af beretningen om-
fattede linieeftersyn og spørgsmålet om

den sammentrængte arbejdstid. Der synes
at være udsigt til en løsning af spørgs-
målet om week-end, men der må her til-
stræbes en ensartet optræden. Formanden
oplyste, at uniformerne er blevet forbed-
ret, og terminerne er nedsat.

Formanden redegjorde udførligt for
arbejdsforholdene i banetjenesten i 2.
distrikt. De er ikke helt tilfredsstillende,
og det er beklageligt, at organisationen
ikke altid bliver taget med i drøftelserne
om nyordningerne. I det hele taget må
det beklages, at forståelsen for samarbej-
det indenfor banetjenesten i 2. distrikt
mangler en hel del. Gruppeformændene
må derfor være opmærksomme på ændrin-
ger i arbejdsforholdene. Sluttelig rede-
gjorde formanden for forskellige ancienni-
tets- og pensionsproblemer.

★

Kolding Sydbaner.

Likvidationen af Kolding Sydbaner er
blevet forsinket af, at forskellige privat-
baner, der er købere til en del af mate-
riellet, har ventet på besked om, hvad de
får tildelt af statens midler til moderni-
sering.

Det kan lyde som en vittighed, at Syd-
banernes materiel skulde være egnet til at
modernisere andre baner med, og begrebet
må da ogeså opfattes i rummelig betyd-
ning. For at holde en bane i orden skal
man jo bl. a. have skinnerne fornyet efter
en vis årrække, og det er ikke mindst
spørgsmålet om køb af skinner fra Syd-
banerne, der har været henskuet, mens
man ventede på rigsdagsudvalgets af-
gørelse.

★

Holtebanens 3. og 4. spor.

Besigtigelseskommissionen har nu gen-
nemgået strækningen fra Hellerup og til
Lyngby for at sikre de nødvendige arealer
til dette sporanlæg. Den øvrige del af
strækningen ser man først på sidst på året.

★

100 kr. i bøde.

En vognmand fra Vejle er ved retten
idømt en bøde på 100 kr. for at køre over
for rødt blinklys ved overskæringen syd
for Sdr. Felding st.

★

Uheldet i Assens.

Statsadvokaten har nu billiget, at der
ikke rejses strafferetlig ansvar gældende
over for nogen af de i uheldet implicerede.

3 cykler i ducør.

DSB har givet de tre drenge, der fandt de 14.500 kr., som var forsvundet på Københavns Hovedbanegård, hver en ny letvægter.

★

Aalborg Privatbaner

og de interesserede kommuner har haft et møde vedrørende dækning af banernes underskud for 1947—48, der er på 384.000, hvoraf kommunerne skal dække kr. 240.000 og staten — som er den største aktionær — kun kr. 144.000. Resultatet blev at kommunerne gik ind på at dække dette underskud, men angående underskudet for indeværende driftsår, der ventes at blive på henved 1½ million kr., stillede kommunerne krav om, at banernes bestyrelse inden 1. juli udsender en redegørelse for:

1. Hvad man agter at gennemføre af den foreliggende kommissionsbetænkning.
2. Hvad man har gennemført.
3. Hvad man ikke vil gennemføre.

★

Ny Storebæltsfærge.

Generaldir. Terkelsen har planer om at gå til regeringen med anmodning om endnu en ny færge foruden den, der allerede er under bygning, som som først kan ventes færdig til sommersæsonen 1951.

★

Drømme om jernbane.

Ifølge »Vor Tids Drømme og Kabalebog« har drømme om jernbane følgende betydning:

Jernbanearbejder at træffe — Du får flere kræfter.

Jernbanemand at være — Du får et godt råd.

Jernbanebillet at købe — Din forretning trives.

Jernbanekonduktør at træffe — Du kommer i dårligt selskab.

Jernbanebro at gå på — Du får gode medarbejdere.

Jernbanekonduktør at være — Du bliver utilfreds.

Jernbanestation at se — Du får skænderi.

Jernbanestation at spise på — Du får travlt.

Jernbanestation at være på — Man hædrer dig.

Jernbanetog at køre med — Du hører sladder.

Jernbanetog at se — Du får bekymring.

Mødrekupéerne.

De nye vogne med mødrekupéer har sat forfatteren Mogens Dams pen i sving i »Nationaltidende«:

DSB bli'r nu fornyet for at pynte på ryet. Ny gardiner bliver syet til hver eneste kupé. Puder og antimacasser, og der bli'r kun vinduespladser, så det kendte slogan passer: Ud at se med DSB!

Alle rejsende kan regne med forbedret hygiejne. Der er håndvask alle vegne, sæbe- og papir som sne. Hvis man vil ha' håret nettet, er der kam på toilettet, spejlet sidder under brættet, ud at re' med DSB!

Mødrene får reserveret en kupé med hvidlakeret puslebord. Der bli'r serveret gratis børnemælk og te. Med semulevælling lækker, man for baby bordet dækker, han får både hagesmæk og sut og ske hos DSB!

Der er dukkestuer, rangler, tudehorn og tingeltangler. Der er ikke det, der mangler, selvom noget skulle ske, — derfor kan jo ingen råde, aldrig er vi uden våde — konduktøren han har både pudder og ble på DSB!

★

Nordisk Sprogøgt

beder os hver måned bringe 5 nordiske ord, som kan tjene til at nærme dansk sprog til norsk og svensk:

Finsmed, i stedet for det tyske: kleinsmed.

Helg, ved siden af helligdage som påske- og pinsehjelg.

Helse, i stedet for sundhed.

Kvæld, ved siden af: aften, god kvæld, kvældsmad.

Skjoldpadde, i stedet for det tyske: skildpadde.

★

Kucørlanten spørger



Mon ikke det gamle hæderkronede princip, at togene skal forsinkes under højtids trafik, har overlevet sig selv?

Tidligere var det måske et udmærket middel til at animere højtidsstemning og glade forventninger hos de rejsende, men nu til dags vil de fleste alligevel hellere komme rettidigt til bestemmelsesstedet, og det er betydeligt lettere at afvikle trafikken, når det sker planmæssigt, end når enhver skal føle sig forpligtet til at bidrage sit til den rigtige højtidsstemning ved efter evne at forsinke togene.

★

Hvorfor undlader man som regel at vise signal nr. 74 i de tilfælde, hvor signalet er foreskrevet?

★

Hvorfor er der ikke i signal- og sikkerhedsreglement angivet tydelige begrundelser for de foreskrevne foranstaltninger?

Der syndes ofte mod reglementerne, fordi man ikke forstår, hvorfor bestemmelserne er fastsat eller ikke indser nytten deraf.

Skulle der være et eller andet, som ikke lader sig begrunde, kan man sikkert uden skade ladet det bortfalde.

★

Hvorfor fjernes de grønne flag ikke fra stationer og signalposter, når signalreglementet ikke hjemler ret til brug af det grønne flag?

★

Vidste De, at —

Verdens længste tunnel er et led i Londons undergrundsbane: de ca. 28 km mellem East Finchley og Morden. Ved Charing Cross stikker tunnelen under Themsen. Ved Leicester Square er man 60 m under gadeniveauet.



Dræbte.

Den 54-årige jernbanearbejder Joh. Magnus Petersen dræbtes den 7. april ved 16-tiden af et nordbanetog. Petersen var på vej over sporene, hvor dampen fra et samtidig passerende kystbanetog skjulte nordbanetog. Petersen blev grebet af maskinen og ført ca. 75 meter hen ad banelegemet. Han var dræbt øjeblikkelig.

Den 22. april er en 57-årig arbejdsmand blevet påkørt af et nattog en km udenfor Ravnstrup station. Han var styrtet ned ad baneskråningen, hvor han først blev fundet næste dags morgen. Han havde pådraget sig et brud på rygsøjlen og døde et par dage efter påkørslen.

Tog 5 påkørte og dræbte den 26. april den 40-årige jernbanearbejder Sigfred Oluf Carlsen på Middelfart station. Carlsen var beskæftiget med smøring af sporskifter i stationens østre ende. Ingen havde bemærket ulykken, men banearbejder Krath havde bemærket, at Carlsen var forsvundet, og han fandt ham kort efter lemlæstet ved siden af sporet.

Motorhåndværker Henry Ebbesen blev den 29. april hårdt kvæstet på Esbjerg station ved at blive klemt mellem bufferne på to motorvogne. Han afgik senere ved døden, 37 år gammel.

Tilskadekomne.

Den 14. april fandt stationspersonalet på Dalmose station en blodig kasket i sporet. Lidt derfra lå nogle hudlapper og et par negle. Ved forespørgsel til sygehuset i Slagelse oplystes det, at der om natten var indlagt en 37-årig tjenestekarl med en beskadiget hånd. Han fik amputeret tre fingre. Det oplystes senere, at han havde været meget beruset den foregående aften, og er faldet i søvn i sporet på stationen, hvor tog 881 har kørt over hånden. Manden erklærede dog, at derom kunne han intet erindre. Ved tretiden var han vågnet og havde henvendt sig til lægen i byen, der beordrede ham indlagt på sygehuset.

Stationsarbejder S. Bjørnholt Jensen, Silkeborg, var den 22. april udsat for et alvorligt ulykkestilfælde. Under rangering var han uheldig at få sin venstre fod i klemme i et sporskifte og det var umuligt for ham at få foden fri igen. Beklageligt nok gik der tre kvarter forinden det lykkedes at frigøre foden. Både Falck og Zonen var tilkaldt, men begge mødte med ambulancer og uden værktøj. Så gik der bud efter kranvogn og værktøj, og man forsøgte at få stationsarbejderen fri ved brug af donkraft, men sporskiftet var stærkest — donkraften gik itu. Atter måtte der bud i byen efter skæreværktøj, hvorefter skinnen blev skåret fra, og endelig efter tre lange kvarters forløb fik man Jensen fri af skiftet, hvor han havde siddet på knæ i den lange tid. Foden var alvorlig kvæstet, men man havde håb om at foden kunne reddes.

Den 25. april blev en 17-årig epileptiker påkørt af et godstog på Frederiksværkbanen ved Dyremosegård-overskæringen. Maskinens banerømmer fejede den unge mand til siden således at han slap med nogle alvorlige skrammer. Det menes ikke, at han vil få mén efter uheldet.

Den 26. april skete der ved 16-tiden et alvorligt sammenstød en kilometer fra Helsing i nærheden af Højbjerg Hegn, hvor en lastbil læsset med kævler blev påkørt af Gribskovbanens skinnebus. Ved

det voldsomme sammenstød blev lastbilen slynget over sporet og derefter slæbt med ca. 25 meter. Motorfører E. Sørensen, Hillerød, og portør E. Andersen, Hillerød, chaufføren og en kvindelig passager i skinnebussen måtte køres på sygehuset. Medens de tre af de tilskadekomne kunne sendes hjem efter at være forbundet, måtte motorfører Sørensen indlægges, idet han havde pådraget sig en hjernerystelse og en lang flænge i venstre arm. Skinnebussen blev afsporet, og forpartiet med førerkabinen var helt trykket ind. Der var ikke blinklys ved den pågældende overskæring.

★

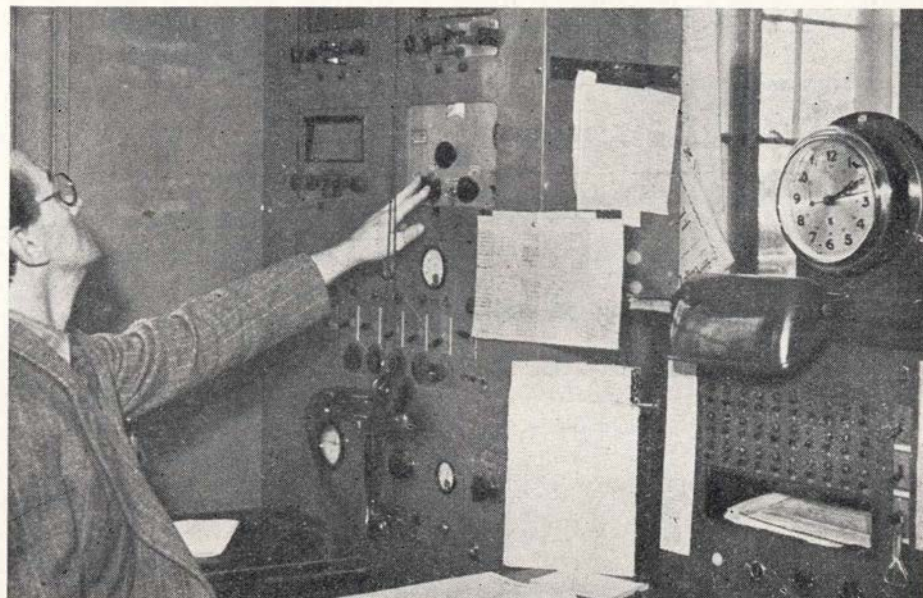
— og så var der:

DSB-København.

En herre ringede forleden op på Central 400 — DSB-København — og bad om at blive stillet om til et nærmere angivet lokalnummer. Han blev det og spurgte, om det var ingeniør X, han talte med. Det var det ikke, og han fik til svar:

- Nej her er ikke en levende sjæl!
- Nå, replicerede herren, der havde ringet op, så må det være en ånd, jeg taler med!
- Hvem?
- En ånd, siger jeg.
- Nej, det er det ikke. Det er Sørensen!

RINGSTED RADIO



På grund af pladsmangel i vort marts-nummer måtte dette billede fra artiklen „Ringsted radio“ udskydes. Det er overrass. Harder, som er travlt beskæftiget ved radioapparaterne.

Aarhus Traadvarefabrik

Sold til Brunkulslejer i alle Udførelser
Maskinskærme - Traadkurve
Nørre Alle 81-83 Aarhus, Tlf. 10368

Marius Jensen

Foderstoffabrik
Vestergade 33 — Aarhus — Telefon 575

Sjette Frederiks Kro

Riisskov Tlf. Aarhus 335

Blikvarefabriken Aabyhøj ½

Jens C. Nielsen & Søn
Nordrevej 4 — Aabyhøj — Telefon Aarhus 9405 - 9406

Skanderborg Andels Svineslagteri

Tlf. 521

D. I. S.**Hvidehus Boglade**

Jul. Jensen — Jens Hagner
Nørregade 6, Vejle Telefon 360
— — Bogladen med de mange Bøger — —

Marvig P. Jensen

Cykler en Gros
Dæmningen 19, Vejle Telf. 2422

Emil Frandsen

Bøsemager
Grundlagt 1839
Torvegade 10, Vejle Tlf. 416

Sporcyklefabriken »Brande«

Reparation af alle Typer Sporcykler
Brande Tlf. 123

Johan Sørensen

Kreatureksportør
Pjedstedgaard pr. Pjedsted st. Tlf. 32

P. Hansen

Blikkenslagermester — Leverandør til DSB
Calvinsvej 4, Fredericia Tlf. 97

H. Olsen Holmelund ½

Kul - Koks - Cinders
Fredericia — Gothersgade 44 — Telefon 169

H. Norvang

Landsretssagfører, Riddergade 17, Fredericia, Tlf. 850-870
Auktionsleder i Fredericia Købstad med Elbo, Brusk og
Holmans Herreder.

Besøg

KOSMORAMA

Kongensgade 78, Esbjerg Telefon Esbjerg 179

Thorvald Bornhøft

Trikotageforretning
Kongensgade 100 — Esbjerg — Telefon 1852

Fischer-Jensen

Fiskeeksportør
Ny Fiskerihavn, Esbjerg Tlf. 781-1781

N. H. Enevoldsen

Al Slags Fiskeeksport
Ny Havn, Esbjerg Tlf. 1234, Rigstlf. 50

I. Krüger ½**L. Meldal's**

Farverier og kem. Tøjrensnings Etabl.
Nygade 12, Holbæk Tlf. 919

Holbæk Maskinfabrik ½

Holbæk Tlf. 195

Mørkhøj Murermaterialhandel

A. von Mehren
Mørkhøjvej 217, Herlev Tlf. Yrsa 704

Aarhus
Flydedok & Maskinkompagni
Aktieselskab



Julius Nielsen & Søn

TØMRERMESTER
INGENIØR- & ENTREPRENØRFORRETNING



FORTUNSTRÆDE 4 — KØBENHAVN K
TELEFON 2716

J. Hansen

OST EN GROS

A A R H U S

Asnæs Karosserifabrik
Brdr. Olsen A/s

Fremstiller alle typer karosserier
til omnibus, last- og varevogne
og spec. byggede vogne.

Telefon: Asnæs 140 og 250