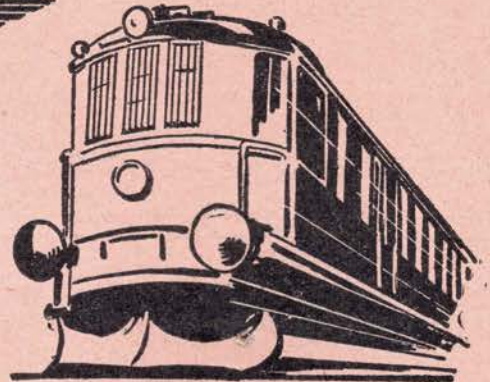
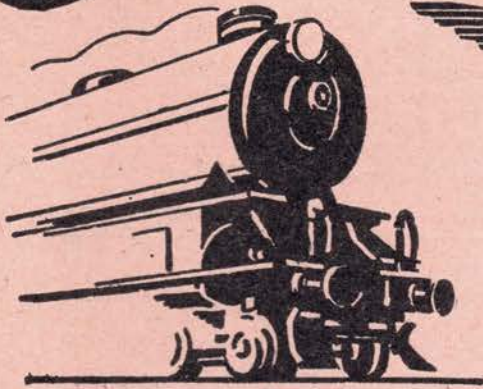


Jernbane-Bladet

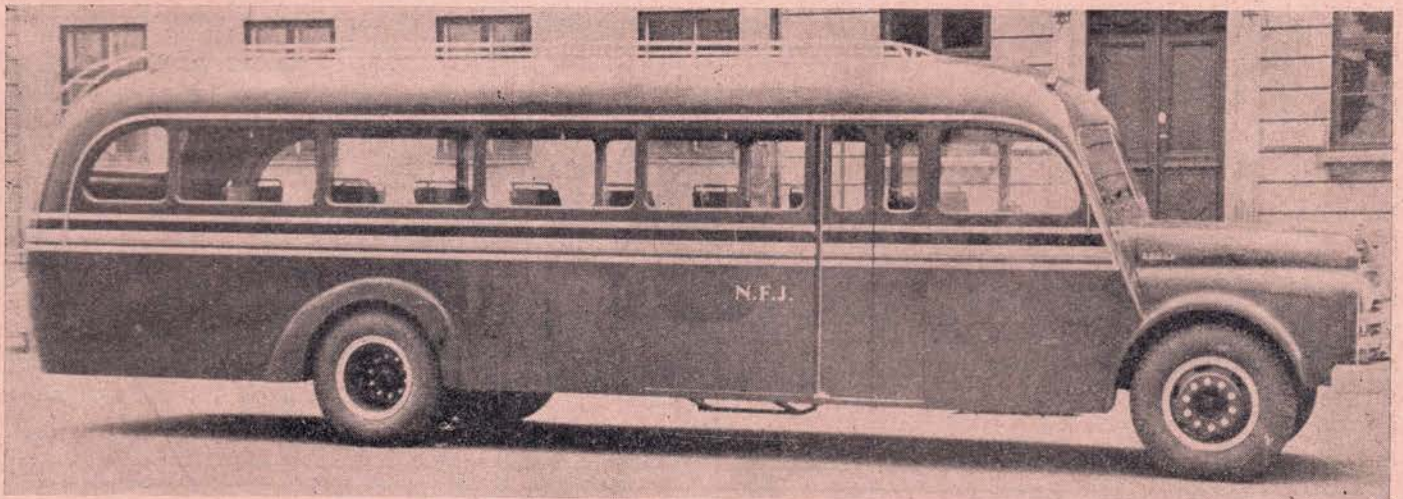


FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

6. årgang nr. 6

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

Juni 1949



Skamby Vogn- og Trævarefabrik

Leverandør til Banerne

Skamby

Tlf. Uggerslev 8

Ove Suell

Forkromning - Fornikling

Finsensvej 6 D — København F — Gothåb 8484

EXPANCO

Godthaabsvej 142 — København F. — Tlf. C. 948

$\frac{A}{S}$ Dansk Hattefabrik

Skodsborg

Tlf. Skodsborg 465

W. Langreuters Eftf.

Landbrugsmaskiner

Gl. Kongevej 3

København V

Reserveret N. S.

Flæsketorvet 9
Kødbyen, København
Tlf. Central 1056 - 1091
Rigstelefon 23

Kaj Petersen

Fedevarer en gros

C. C. Christensen

Vulkaniserings- og Slidbanefabrik

Vestre Boulevard 48
Tlf. Byen 3348 - C. 10538

Enghavevej 76
Tlf. Vester 7430

København V

Leverandør til DSB

S. A. Nielsen

Civilingeniør - Entreprenør

Udfører Arbejder for DSB

Rymarksvej 11 — Glostrup — Telefon 1517

Månedens interview

ved Harald



Tavlemester K. Bojsen

Der har her i »Jernbanebladet« været skrevet artikler angående S-tog og køreledninger, men endnu har det ikke været omtalt, hvorfra strømmen kommer, det er dog det allervigtigste og mest nødvendige.

Jeg har besøgt Enghave omformerstation og traf her tavlemester E. Kyster, som straks stillede sig velvillig overfor mine spørgsmål.

Dog må jeg først fortælle, at jeg havde ventet at se store skilte med »Adgang forbudt« eller »Livsfare« o. s. v., men ingen af delene mødte jeg, så jeg gik frimodigt op ad den trappe, som jeg regnede med forte op til kontrolrummet, hvor jeg ventede at træffe tavlemesteren, hvad jeg også gjorde.

Jeg kom ind i det allerhelligste og traf tavlemesteren siddende ved et skrivebord — som altså ikke var noget helt almindelig skrivebord. På selve skrivebordet var der en ophøjet kant hele vejen rundt, og her var installeret tableauer og knapper, hvor der kan kontrolleres, når fejl indtræder, og på den store instrumenttavle kan så yderligere ses og rettes evt. fejl.

Mit første spørgsmål er da.

Hvad foretager en tavlemester sig.

— Ja, som De ser her, skal jeg holde

oje med alle disse tableauer og ligeledes med tavlen, som står der lidt længere tilbage, heraf kommer ordet »Tavlemester«. Ligeledes har vi fire telefoner, som også skal passes, og så har vi en bog, hvori alt hvad der sker skal indføres — så vi kan nok få tiden til at gå.

Medens jeg har talt med hr. Kyster, har telefonerne ringet ustandseligt. — Så skal der udbetales lønninger, og så kommer tavlemester K. Bojsen til undsætning, og Bojsen viser mig rundt i hele komplekset.

Vi går ned i underste etage, og Bojsen fortæller:

— Her ser De de to hovedtransformatorer, hver transformator er på 10.000 kwt., til disse transformatorer tilføres elektriciteten gennem to kabler direkte fra H. C. Ørstedværket. Elektriciteten modtages som 3-faset vekselstrøm med en spænding på 30.000 volt, passerer hovedtransformatorerne og føres herfra til olieafbryderne som 3-faset vekselstrøm 10.000 volt.

Vi kommer ind i et andet rum, og tavlemesteren viser mig målerne — mange målere, og fortæller om de forskellige funktioner målerne har, der er bl. a. målere, der registrerer maksimal kwt. hvert kvarter. Her står nogle store olieafbrydere for omformerstationens tre ensrettere, hjælpetransformatorer samt en olieafbryder for Flintholm omformerstation, idet der fra Enghave omformerstation sendes 3-faset vekselstrøm 10.000 volt til Flintholm omformerstation, som denne så behandler.

Fra ensretternes olieafbrydere føres strømmen til ensretternes transformatorer, hvor den 3-fasede vekselstrøm 10.000 volt omdannes til 2 gange 6-faset vekselstrøm med en spænding på ca. 1500 volt, denne vekselstrøm ensrettes i stålensrettere og føres nu som jævnstrøm 1500 volt til omformerstationens samleskinne, hvorfra den over hurtigafbrydere fordeles til de udgående køreledninger. Tavlemesteren fortæller om en ensretter, hvordan

den er indrettet, ensretningen af strømmen sker i kviksølvdampe i et lufttomt rum. Ensretteren holdes lufttom af to pumper en højvakuumpumpe og en forvakuumpumpe. Hver ensretter kan belastes med 1500 amp konstant og op til 4500 amp. momentant. Temperaturen på ensretterne holdes konstant. Vi går så ned og ser køleanlægget, som arbejder for fuld kraft. Det er indstillet således, at det afkøler eller opvarmer kølevandet alt eftersom temperaturen er, og det går automatisk, men alt kan kontrolleres fra kontrolrummet.

Bojsen fører os ned i senderrummet, og her ser man vælgersystemet, der muliggør fjernbetjening af omformerstationerne, Hellerup, Holte, Flintholm og Skovlunde. Over vælgersystemet kan tavlemesteren fra kontrolrummet foretage ca. 200 forskellige manøvrer på hver omformerstation og få ligeså mange tilbagemeldinger, og alt dette sker gennem kun 4 ganske tynde ledninger og ved hjælp af vekselstrøm med 75—100—150 og 200 perioder.

Og her skal De se, siger Bojsen, her har vi et støjdæmperanlæg, det ville jo lave alt for megen støj i radio og telefoner, de steder hvor togene kører lige



Tavlemester E. Kyster.

opad bebyggelse, så denne anordning af spoler og kondensatorer dæmper støjen fra vore maskiner, så radioudsendelserne ikke generes. Her i prøverummet har vi apparater til at fotografere den elektriske strøm med, de bruges f. eks. ved indstilling af hurtigafbryderne. Afbrydernes udløsetid er så kort, at det ville være umuligt at aflæse strømmen på et almindeligt måleinstrument, men apparatet her kan fotografere strøm og spænding, så vi på billedet kan se, om afbryderne har virket rigtigt.

Til slut kan De se nogle transportable selvregistrerende måleinstrumenter, som kan bruges til forskellige formål, f. eks. undersøgelse af den afgivne strømstyrke fra to forskellige omformerstationer til samme koreledningsafsnit eller til undersøgelse af mulige uregelmæssigheder ved strømforsyningen på bestemte tider eller på bestemte steder på strækningerne. De spurgte tidligere, hvad en tavlemester foretager sig, nu har De set Enghave omformerstations automatiske anlæg og hørt, at lignende anlæg findes på omformerstationerne Hellerup, Holte, Flintholm og Skovlunde, alle disse anlæg kræver vedligeholdelse, for at automatikken kan virke rigtigt, disse vedligeholdelsesarbejder udføres også under ledelse af tavlemestrene.

Dersom strømmen mangler på en strækning, — hvad foretager De Dem så?

Det sker, at en hurtigafbryder udløser for maksimalstrøm, det kan være momentan overbelastning på den pågældende strækning, fejl i toget eller fejl ved koreledningerne. Umiddelbart efter udløsningen træder den automatiske prøveanordning i virksomhed, har fejlen kun været af forbigående karakter, går afbryderen automatisk ind igen og alt er normalt. Er der sket en alvorlig fejl, så prøves der i 3 minutter, og derefter blokeres den pågældende strækning, togkontoret, den vagthavende maskiningeniør samt Eng-

have maskindepot underrettes, og der bliver sendt håndværkere ud for at søge fejlen konstateret.

Skulle fejlen ligge i den pågældende hurtigafbryder eller i den tilhørende automatik, findes der to reserveafbrydere, der kan indkobles for en hvilken som helst af de fra omformerstationen udgående koreledninger.

Vi følges ad op i kontrolrummet igen, og jeg er meget imponeret af alt, hvad jeg har set og hørt. Jeg har nu ved selvsyn erfaret, at Enghave omformerstation ikke er noget lukket land, men tværtimod

er blevet uhyre godt modtaget, og d'hr. Bojsen og Kyster har med stor velvilje vist og forklaret mig alt inden for murene, — så jeg kan anbefale alle, som har interesse for elektriske installationer, om gruppevis at få tilladelse til at aflægge omformerstationen et besøg. I særlig grad kan jeg anbefale d'hr. elektroførere at aflægge stationen et besøg, da deres viden vil blive udvidet i meget høj grad.

Jeg takker endnu en gang d'hr. for deres elskværdighed, og fordi de så imødekommende har ofret deres tid på mig.

Harald.

HVORFOR GIVER DSB UNDERSKUD - ?

I en artikel i Berlingske Tidende giver generaldirektør E. Terkelsen svar på, hvordan en storforretning som DSB, der har nok at gøre døgnet rundt, bærer sig ad med at sætte 46 millioner »over styr«.

Da statsbanerne den 31. marts sluttede sit regnskabsår 1948—49, skyldte vi statskassen ca. 46 millioner kroner. Et finansielt set tragisk resultat af årets drift. Så meget mere som dette år ikke havde manglet arbejde, hverken til ledelsen eller til nogen i marken blandt de ca. 28.000 beskæftigede. Vort arbejde var tværtimod så stort, vore opgaver og pligter så mange, at hjulene faktisk snurrede til det

muliges grænse. Endda både i egentlig og i overført betydning.

Selv om tidens vilkår er et drivhus for store tal, kan de 46 millioner dog nok virke chokerende på »aktiehaveerne« i D.S.B., d. v. s. den samlede befolkning, og det kan være nærliggende at spørge om grundene hertil og uundgæeligheden heraf. Lad mig da prøve på — uden alt for mange tal, der let kan virke som maskingeværild mod læsernes opmærksomhed — at gøre rede for vor økonomiske stilling.

Statsbanerne er en stor forretning. Vi regner i fjor med indtægter på ca. 345 millioner kroner, altså tæt op mod 1 million kr. daglig året rundt. Udgifterne var ca. 390 millioner kroner. Vi kan altså ikke nøjes med som den unge husfrue i sit første husholdningsregnskab at skrive: »Modtaget 200 kr., brugt det hele.« Vi har brugt mere end hele indtægten. Af udgifterne er dog ca. 20 mill. kr. beregnet til afskrivning på og renter af anlægskapitalen. Det vil føre for langt at gøre rede for det bogholderimæssige i denne beregning.

Der er altså et regnskabsmæssigt underskud på 45—46 mill. kr. Dette resultat er ca. 45 mill. kr. dårligere end året før, der praktisk taget sluttede med balance. Hvordan kan man på eet år sætte 45 mill. kr. til? Har vi sløset med indtægterne eller soldet med udgifterne (eller begge dele)?

Vi må se lidt nærmere på begge grupper. Den allerstørste del af vore indtægter stammer fra person- og godsbeholdningen. Takst-niveauet har været det samme i de to år. Indtægterne af person-



Generaldirektør E. Terkelsen

DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN

Søndergade 11, Aarhus

Telefoner Kontor Sæteri
 302 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger, Prislister

befordringen er steget med ca. 11 mill. kr. På denne del af fronten har vi altså kunnet holde skansen og endda mere end det. Medvirkende til fremgangen har bl. a. udvidelsen af toggangen og rutebilkørselen været samt overtagelsen af Slange-rup-banen.

Det er sandsynligt, at restriktionerne i automobilkørselen har givet os rejser, som vi ellers ikke havde fået. Men de samme restriktioner formindskede stærkt vore indtægter af automobilbefordringen over Storebælt. Alt i alt var der intet foruroligende i udviklingen af personbefordringen. *Det samme kan ikke helt siges om godsbefordringen.* Vi gik ca. 9 mill. kr., d. v. s. 7—8 procent, ned i forhold til året før. Naturligvis måtte nedgangen i den indenlandske brændselsproduktion give minus i vor godsbefordring. Desuden blev lastbilerne flere (og de nye stadig større) i årets løb.

Det synes sikkert, at vi går ind i hårdere tider i kampen mellem transportmidlerne om befordringen. Det ville ikke alene være selvmorderisk, men direkte forbryderisk som pligtforsømmelse, hvis statsbanerne ikke søgte på redelig, men effektiv måde at udbygge sit beredskab og bjærge sin andel af den samlede trafik gennem vågen indsats.

Når vi den 15. maj flyttede den første — og en væsentlig — del af vor stykgodsbefordring til og fra landstationerne ud på landevejene og dermed samtidig billiggør andre transporter og frigør materiel, og når vi søger koncession på visse langvejsruter for personbefordring pr. automobil, hvor jernbanen går omveje mellem byerne, så er dette led i vort arbejde på at placere banerne centralt i moderne trafik.

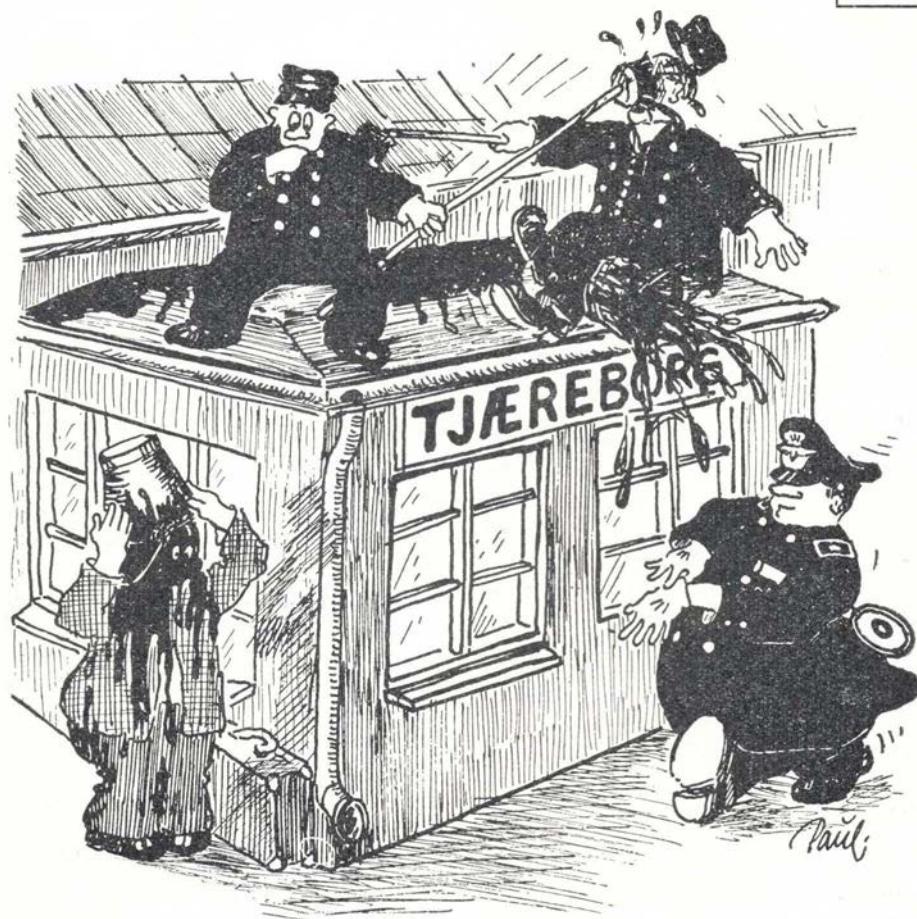
Det blev stærkt bebrejdet os i tyverne, at vi efter den første krig for sent fik øje på den begyndende automobiltrafiks muligheder. Lignende bebrejdelser vil vi nødvendig møde een gang til efter den anden krigs afslutning.

Store og små »bøter«.

Vore egentlige driftsudgifter er som sagt ca. 45 mill. kr. større end året før. Heraf falder ca. 18 mill. kr. på lønudgifter og ca. 17 mill. kr. på brændselsudgifter. Lønudgifterne er steget dels (og navnlig) som følge af de »automatiske« stigninger i reguleringstillægget (hver stigning med een sats koster os næsten 2 mill. kr.), dels på grund af øgede dyrtidstillæg til vore arbejderlønninger, dels som følge af forøgelse af arbejder-tallet, bl. a. i vore værksteder, hvor vi under og

DANSKE JERNBANESTATIONER

14



efter krigsårene kom langt bagefter med arbejdet. Den voldsomme stigning i brændselsudgifter skyldtes de formidable kulpriser, der sidste år var næsten fire gange så høje som før krigen.

Vi skovler daglig over 1000 tons kul ind i fyrene på vore lok, foruden hvad der går med af brændselsolie og elektricitet.

Til disse to store »bøter« kommer talrige små. Så at sige alt, hvad vi skal købe, er ekstraordinært dyrt, og af så at sige alle varer er vort behov efter krigen og de første efterkrigsårs smalkost ekstraordinært stort. Det er hyppigt dyrt at være fattig. Det er det også for os efter de senere års mangel på muligheder for at reparere det under krigen nedbrudte og indhente det i de samme onde år nødtvungent udskudte. Men det er nødvendigt at gøre det. Uomtvistet fra alle sider efter det sidste tiårs erfaringer turde det være, at banernes beredskab er nødvendigt i det moderne samfund.

Turde mon nogen gå ikke alene morgendagens samlede trafikbehov, men også de nærmeste års usikre vilkår i møde med et jernbanevæsen i forfald?

Så meget — eller så lidt — om indtægter og udgifter. Men så deres indbyrdes forhold og mulighederne for deres revision.

Siden krigens udbrud i 1939 er taksterne for personbefordring steget med ca. 40 procent på de korte, med ca. 50 procent på de lange afstande. For godsbefordringen med ca. 37 procent. I de samme ti år er driftsindtægterne steget med ca. 173 procent, altså langt ud over takststigningerne, og som følge af den stærkt stegne befordringsmængde (1938—39 52 millioner rejser, 1948—49 ca. 96 mill. De samme to år henholdsvis ca. 5 og ca. 8,5 mill. tons gods). Driftsudgifterne er i løbet af de samme ti år steget med 183 pct., dels — og ganske overvejende — som følge af pris- og lønstigninger, dels som følge af den større trafiks behov. Det er

evident, at vore befordringer, uanset de skete takstforhøjelser, set på baggrund af prisudviklingen, er forholdsmæssigt væsentlig billigere end for krigen.

Sagt halvt i spøg, halvt i alvor: Statsbanernes største forsinkelse ligger utvivlsomt på det prismæssige område.

Hvis taksterne forhøjes.

Og dog er vort virkelig betydelige driftsunderskud ikke større, end at vi med en generel forhøjelse af alle takster med 10 pct., der under forudsætning af samme trafikmængde som nu ville give ca. 33 mill. kr., og med de nu i sigte værende ca. 8—9 mill. kr.s besparelse på brændsel skulle der være nær balance (afskrivning og renter medregnet).

Jeg skynder mig at sætte signal til »forsigtig kørsel«: Dette er ikke antydning af forslag til en sådan takstforhøjelse eller til nogen som helst form for takstregulering. For det første ville en sådan generel, på alle områder procentvis lige stor takstforhøjelse, være ganske u hensigtsmæssig. Vore takster er bestemt under hensyntagen til mange sider, i meget vid udstrækning afgjort efter samfundsmæssige interesser, og det måtte i givet fald nøje overvejes, hvorledes en fra statens side ønsket takstregulering burde tilpasses, så den samfundsmæssigt generede mindst muligt.

For det andet — og vigtigste — må det være de politiske myndigheders sag at fastlægge de principielle synspunkter for takstniveauet her i landet (populært sagt: Skal de rejsende eller skal alle skatteborgere betale?).

Et stærkt begrænset forslag om prisforhøjelse for abonnementskort til samtlige strækninger, logisk begrundet i strækningernes forøgelse fra 1. april d. å. fandt som bekendt ikke tilstrækkelig tilslutning på rigsdagen. For det tredje måtte man forud for en takstregulering overveje dens risici i henseende til tab af trafik, dels gennem overvandring til andre trafikmidler, dels gennem bortfald f. eks. af »for dyr« ferie- eller fritidstrafik.

Kan vi spare?

Men så udgifterne da — kan de ikke reduceres? Ja, vi prøver på gennem tilpasning, modernisering og rationalisering at spare, hvor spares kan, og selvsagt kan der findes sparemuligheder i et udgiftsbudget på over 1 mill. kr. daglig. Men det er ikke det såkaldte »store sus«. Den sikkert af mange avislæsere uænsede nyhed i forrige uge om »kulpuljen« op-hævelse betyder derimod for os en ge-

vinst på ca. 8 mill. kr. i 1949—50. Det er den art prisfald, der skal til; prisfald i det heel taget på de tusind ting, vi køber, med deraf følgende fald i pristal og et — også for tjenestemændene — ønskeligt fald i lønningerne derefter vil kunne give store lettelser.

Måske på baggrund af mit kontemplative temperament kom jeg for nogen tid siden til at sige til en avis, at jeg »sad og ventede på prisfaldet«. Jeg vil gerne rette det derhen, at vi ikke alene sidder og venter, men at prisfaldet nøgternt bedømt er den eneste virkelige store chance for afgørende bedring i vort udgiftsbudget, selv om vi naturligvis efter evne arbejder på reduktion af både små og store poster. Jeg behøver blot at pege på, at een portion reguleringstillæg som følge af stigende pristal koster os ca. 2 mill. kr., og at der skal et sejt arbejde til over mange fronter for bl. a. gennem rationalisering at indvinde blot nogenlunde dette beløb.

Statsbaneregnskabet minus på 46 mill. kr. gik uomtalt gennem rigsdagen ved tillægsbevillingslovens behandling, og det har til nu ej heller fra dagspressens side givet anledning til alvorlige angreb. Vi vil gerne tro på, at der er en almindelig erkendelse af, at det under de givne forhold ikke har kunnet være anderledes. Selv om en sådan erkendelse findes, vil det dog — og navnlig ud i fremtiden — være lidet lysteligt for personalet at gøre sit arbejde i skyggen af så store underskud.

Ganske vist har i hvert fald vi ældre ikke været ukendt dermed. For 20 år siden havde vi et regnskabsmæssigt underskud på 27 mill. kr. = 24 pct. af driftsindtægterne. Endnu i det gode år 1938—39 lige før krigen havde vi et underskud på 26 mill. kr. = ca. 21 pct. af driftsindtægterne. Heroverfor står nu vore ÷ 46 mill. kr. = 13 pct. af driftsindtægterne.

Vi kan med rette hævde, at udviklingen i finansiel henseende vel har været stærkt uheldig, men at den har sine særlige grunde og som stærkt ekstraordinært og forhåbentlig delvis midlertidig præget dog ikke kan kaldes katastrofal, og at vi håber på at kunne hilse et nyt opsving for os på det finansielle område jævnsides de driftsmæssige og tekniske områder.

En verden uden for tallenes Verona.

Det, vi stærkt må bede om, er, at man ikke dommer os, vort arbejde og dets samfundsmæssige værdi alene på grundlag af de 46 millioner. Har vi — trods skrammer fra de onde år, der endnu ikke helt har kunnet læges, og trods efterkrigsårenes rationsprægede muligheder for udbygning og leveringer — dog alt i alt kunnet byde befolkningen antagelige trafikale og økonomiske vilkår for befordringen af rejsende og gods, så sætter dette plus i samfundets regnskab hinsides alle bogholderier. Ikke mindst for jernbanerne er der en verden uden for tallenes Verona.

Dermed skal intet forsøg være gjort på at undervurdere tallenes værdi eller deres alvor. Vi vil blot nødig have vor indsats eller betydning bedømt alene på grundlag af de tal, som vi i meget høj grad ikke selv har, ikke kan have og ikke skal have herredømme over.

E. Terkelsen.

Elektrisk Banemateriel

af enhver Art

$\frac{A}{S}$ NORDISK
BROWN BOVERI

Vesterbrogade 11 A — København V.
Tlf. C. 6210

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

∴ DEN TEKNISKE SIDE ∴

Skovlunde omformerstation

Ved elektrisk drift af bybaner og forstadsbaner med kort stationsafstand er det fordelagtigst at anvende jævnstrøm. Ved Københavns nærbaner anvendes da også denne strømform med en spænding af ca. 1650 volt. Elektricitetsforsyningen sker fra de offentlige værker, idet den højspændte vekselstrøm omformes til jævnstrøm i omformerstationer, der er anbragt på passende steder ved banelinierne. Indtil fornylig fandtes ialt 4 stationer, nemlig Enghave, Hellerup, Flintholm og Holte omformerstation; nu er der kommet en femte: Skovlunde omformerstation. Denne omformerstation ligger, som det ses af fig. 1, umiddelbart ved Skovlunde station. Bygningen er forholdsvis lav og følger sig smukt ind i det omgivende ret flade landskab. Omformerstationen indeholder 2 stk. kviksolvdampensrettere à 2500 kW fabrikat Brown Boveri med tilhørende transformatorer og apparatanlæg. Vekselstrømmen fås fra NESAs transformatorstationer Dyregaard eller Vejleaa, idet der af hensyn til sikkerheden er fort 2 kabler ind i omformerstationen. Transformatorerne for ensretterne er anbragt bagved jalousidorene, som ses på billedet,

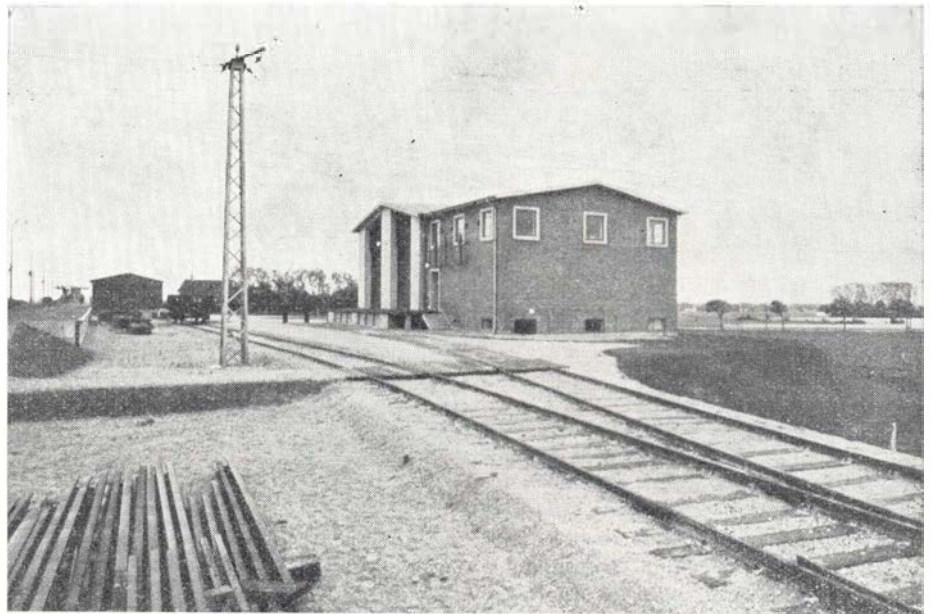


Fig. 1.

Skovlunde omformerstation.

i et lavt beliggende rum. Herved opnås, at transformatorerne kan løftes for eftersyn på stedet, uden at bygningen skulle forsynes med et skæmmende tårn eller lignende. Selve ensretterne ses på fig. 2. Både ensretterne og det tilhørende pumpeanlæg er luftkolet, hvad der forenkler hele anlægget, og man undgår de ubehagelige tæringsfænomener ved vandkøling. Fra ensretterne føres strømmen gennem de såkaldte fødeledningsceller, der

indeholder en hurtigafbryder og forskellige ledningsadskillere, og herfra videre til køreledningsanlægget. På fig. 1 ses de 3 udføringer, ved hvilke der er anbragt flaskelignende kondensatorer til beskyttelse mod atmosfæriske overspændinger hidrørende fra tordenvejr. Hurtigafbryderne er motorbetjent, medens ledningsadskillerne er trykluftbetjent. Denne sidste betjeningsmåde giver en meget bekvem betjening og gode muligheder for aflåsning indbyrdes mellem de forskellige adskillere. Endvidere giver denne betjeningsmåde stor frihed med hensyn til adskillernes placering.

Alle stationerne er indrettet for fjernstyring fra Enghave omformerstation, således at der til daglig kun er betjening på denne. Fjernstyringen omfatter kun de vigtigste manovrer samt en række meldinger, og anlægget er derfor i udstrakt grad automatisk virkende. Dette gælder således indkobling af en ekstra ensretter ved stigende belastning, styringen af pumpeanlægget etc.

Som det ses af fig. 1, er bebyggelsen i Skovlunde ikke særlig tæt, og trafikken til denne station vil i den første tid være såre beskedent, men fordelene ved de hurtige og hyppige togforbindelser vil uden tvivl bevirke, at bebyggelsen også i denne omegn vokser stærkt, således som det har været tilfældet alle andre steder, hvor der er anlagt elektriske baner.



Fig. 2.

2500 kw kviksolvdampensrettere

O. Høst



På Hovedbanegården.

Jeg er gået lige fra kontoret og ned på Hovedbanegården for at tage mod min kones fætter fra Vejle. Han skal komme med jyllandsekspressen, så der er jo det meste af et par timer at vente, men det kan dårligt betale sig for mig at tage hjem først. Jeg bor ude i Bronshøj, og vi skal alligevel ikke spise, før han kommer. Min kone har travlt med maden, ellers ville hun selvfølgelig selv hente ham. Det er en forbandet storhed, hver gang Jon kommer. Han hedder Jon, fætteren, min kone siger: »Djån«. Jeg kalder ham: »Joon«, altså ikke når han hører det — bevar mig vel — men sådan for mig selv, når jeg tænker på ham. Jeg har også en enkelt gang sagt Joon i omtale til min kone, men sikke et par øjne, hun lånte mig, og det var i en meget spids tone, hun spurgte: »Hvem taler du om?«

Jeg kan ikke fordrage mennesker, som hedder Jon. Der er altid noget fordægtigt ved dem. Jeg kan i det hele taget ikke lide min kones familie, og vi ser også sjældent noget til dem, men ham her fætteren Joon eller Djån kommer gerne et par gange eller tre om året og bliver i nogle dage. Jeg kan ikke rigtigt lide det, men min kone kan, hun er altid meget oplivet i de dage, han er her. Nå! han er egentlig også en brillant fyr og yderst hensynsfuld og opmærksom over for hende. Ja, såmænd også over for mig. Han tager hende med ud til frokost og den slags, mens jeg er på kontoret, og forærer hende altid et eller andet pænt og temmelig kostbart for han rejser. Han sparer jo hotelophold, når han bor hos os, og så vil han jo give noget til gengæld for kost og logi. I den retning er der ikke noget at sige ham på, og når jeg ikke kan lide ham, så er det måske bare på grund af navnet: Joon.

Det er nu slet ikke det, jeg vil fortælle, det er bare en forklaring på hvor-

for jeg tilbringer et par timer her på Hovedbanegården. Det er ikke, fordi det keder mig at gå her og vente, tværtimod, det er noget af det bedste jeg ved. Jeg rejser ikke meget, jeg har ikke råd til det, ellers gjorde jeg det. Ja, jeg har egentlig ikke rejst nogen steder, siden jeg for femten år siden var soldat i Tønder. Men jeg har fundet på noget, som på en måde tilfredsstiller min rejse lyst samtidigt med, at det animerer den. Hver gang der udkommer en ny køreplan, køber jeg et eksemplar og studerer den grundigt. Jeg kan i mine ledige stunder sidde i timevis og dromme over køreplanen, finde frem til de mærkeligste steder og planlægge rejser dertil. Jeg har den også hos mig nu, så jeg kan orientere mig med hensyn til togene. Jeg står jo ikke oppe i hallen og måber. Jeg har købt en billet, så jeg kan gå hernede på perronerne og se på det hele. Jeg prøver i tankerne at rejse med hvert eneste tog, som kører ud. En gang bliver der vel mulighed for virkelig at komme med.

Jeg holder mest af de tog, som kører langt bort, alene det at se et skilt, hvorpå der står navnet på et eller andet fjernt sted, får mit hjerte til at banke hurtigere. S-togene er udmærkede. Der er ikke tvivl om, at det er noget af det bedste vi har, men de sætter ikke fantasien i sving, således som fjerntogene gør, i det højeste kan de bringe een til at tænke på en dag i Dyrehaven eller en aften på Bakken, derfor har de ikke så stor interesse for mig.

Nu kom der et lyntog frem ved perron 4. Der må jeg over. Det er egentligt forkert at sige *over*, for jeg går jo vitterligt *under* gennem tunnelen, men man siger jo nu engang ikke: »under på perron 4«. Det er »Nordvestjyden« til Holstebro over Langaa—Struer. — Jeg har aldrig været i Holstebro, så meget desto bedre, jeg interesserer mig mest for de steder, jeg ikke har været. Holstebro er

sikkert en yderst interessant by med mange dejlige mennesker, som går og fisker laks i Storeaa. Når jeg får ferie, tager jeg med »Nordvestjyden« til Holstebro, og hvis jeg kan få et arbejde at leve af deroppe, så bliver jeg der, for, ærligt talt, det hele her i København begynder at blive lidt kedeligt. Ja, for at sige det rent ud, det har kedet mig grusomt så længe jeg kan huske, og havde jeg ikke haft mit hus med have derude i Bronshøj, var jeg rejst bort for længe siden — og nu kommer ham Joon, — puh.

Der kommer et lyntog mere og holder ved den anden side af perronen. Det er »Nordjyden« til Aalborg. Det var måske bedre at tage med der. Aalborg er en herlig by, det er da noget enhver ved. Det skulle mere mig engang at komme dertil. Der producerer man vore allerfineste produkter — Taffel Akvavit og — cement og mange andre ting. Jeg har aldrig hørt om noget, som bliver fremstillet i København, altså ikke noget virkelig fremragende. Her handler man med sagerne, flytter rundt med varerne og flytter rundt med sig selv, og nederdrægtigt besværligt er det altsammen. Byen er for stor og ubekvem. Man bruger det meste af sin tid til at køre i sporvogne, busser, tog eller på cykel, skrive fragtbreve og følgesedler og sender ting fra det ene sted til det andet, og så regerer og administrerer man, bevar mig vel, som der bliver administreret. Ubegribeligt, at vi kan få føden på den måde, men det går også galt en skønne dag. Jeg burde tage med til Aalborg. — Hver gang Joon kommer, køber min kone en flaske akvavit. Jeg sætter stor pris på en snaps til et par halve stykker mad og en pilsner. Til daglig får jeg det aldrig. Det er for dyrt, siger hun. Det er det måske også, men når Joon kommer, er det ikke for dyrt. Det er i grunden det eneste, der forsoner mig med hans besøg.

Det er nu festligt at gå og se på de tog, som de holder her parate til at fare ud på deres lange rejse, så snart passagererne har sat sig til rette. Alene den røde farve gør een i godt humør. »Nordvestjyden« kunne nu ellers have haft godt af en afvaskning, den er slemt snavset —. Nu kører den. — Det er en underlig sugende fornemmelse jeg får i mellemgulvet, hver gang jeg ser et tog køre. Det er som om jeg er bundet fast til toget med elastikbånd, der strammes mere og mere, til det næsten gør ondt, inden det springer med et svup, idet den sidste vogn forsvinder ude ved Dybbølsbro og efterlader en sær tom fornem-

melse, som om jeg ikke har fået mad hele dagen.

Nå — jeg har da heldigvis »Nordjyden« endnu. Det er et dejligt tog, nyvasket og skinnende rødt. Der tager jeg med en dag. — Jeg kunne jo gøre det nu med det samme. — Jeg kunne være i Aalborg i nat og komme tilbage i morgen middag. Jeg kan så sige på kontoret, at jeg har været dårlig. Jeg gør det. Så kan hun selv om at underholde Joon. — Så for pokker! Nu kører det. — Sådan går det altid, når man endelig har besluttet sig til noget. Men i morgen eller i overmorgen tager jeg med, nu skal det være alvor, hvis jeg da kan få billet?

Nu forsvandt det derude. — Det var underligt? Det er ligesom elastikken ikke springer denne gang. Det bliver ved med at stramme endnu, skønt jeg kun har det tomme spor at se på. Jeg må op til billetkontoret og spørge, om jeg kan få en pladsbillet til »Nordjyden« i morgen.

lady.

★

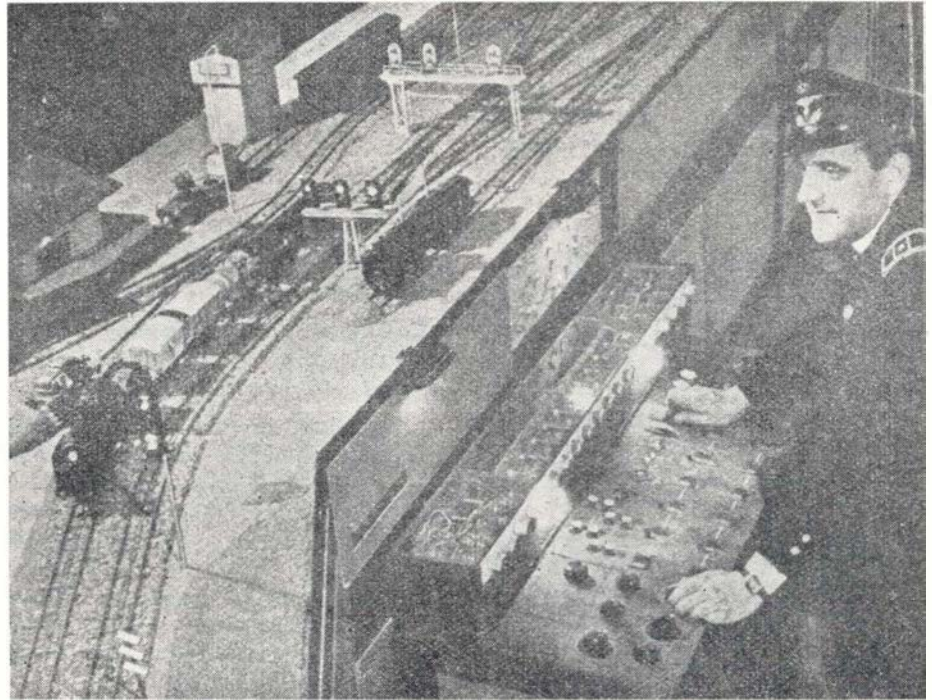
Underbemandede tog.

Gennem mange år har det været således, at man i tog, der er overfyldt med rejsende, som de fleste store tog er i sommertiden, ikke har kunnet gennemføre en effektiv billetkontrol, fordi der var for få togbetjente med togene.

Det er ikke noget særligt store kunststykke at regne ud, at hvis man sender en togbetjent mindre med, spares der så meget, som en togbetjent skal have i løn, og dog har man ofte fået indtryk af, at sådanne opgaver dyrkedes særligt ihærdigt uden hensyn til følgerne, formodentlig fordi sådanne foranstaltninger giver øjeblikkelige udslag og viser, at en eller anden har gjort en indsats ved at finde ud af det, hvorimod følgerne ikke direkte lader sig se på noget regnskab.

Selvfolgelig kan man hylde den anskuelse, at hvad man ikke kan se, behøver man ikke at tage hensyn til, og man kan være komplet ligeglad med, hvordan det hele går, bare det ser ud til, man sparer noget. Man kan også mene, at de rejsende nok selv sørger for at købe bil-

Fernbanedrift en miniature



Trafikassistent B. Andreasen. Aalborg. har i løbet af ca. 3 år bygget landets fineste modeljernbane.

letter, hvis en og anden ikke får det gjort på udrejsestationen, gør man det da ganske sikkert på ankomstationen, eller at det ville være synd at berøve nogen den smule sportsglæde der kan være ved at rejse uden billet, med lidt erfaring er det slet ikke vanskeligt, og der sker jo ikke andet, end at man må betale, hvis man bliver opdaget. Man kan også med nogen ret påstå, at togene kører akkurat lige godt, hvad enten der er en togbetjent mere eller mindre med. Men hvis man tror, at »gratister« er billigere end togbetjente, tager man afgjort fejl og behøver bare at se på det billetsalg, der præsteres i visse tog, for at blive overbevist om det modsatte, og så må man endda regne med, at mennesker nu engang er således indrettede, at de er tilbøjelige til mere eller mindre at opgive det, som på forhånd vides at være uoverkommeligt. Kan en togbetjent se, at han ikke kan gennemføre en virkelig kontrol, vil hans interesse og energi uvægerligt slappes.

Da der nu ved inddragning af lokalgodstog er frigjort en del togbetjente,

ville den bedste anvendelse af disse være at sætte dem ind på billetteringen i de underbemandede tog.

d.

Kværulanten spørger



Kan man uden videre gå ud fra, at de jernbanemænd, som ikke har kønne kører, er blevet gift før ansættelsen?

— Er det rigtigt, at generaldirektøren ved »Dansk Lokomotivmands Forening«s jubilæumsfest har lovet at lade alle lokomale røde, så snart der bliver penge til det?

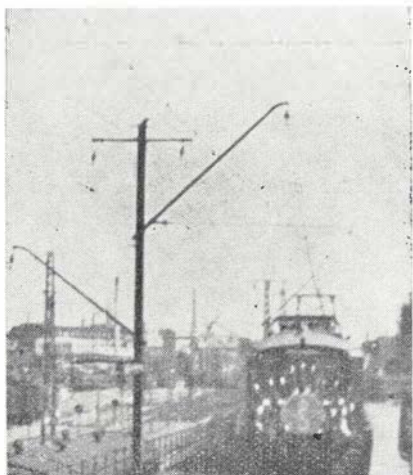
LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6288
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN

BALLERUP-LINIENS INDVIELSE

Lørdag den 14. maj fandt den højtidelige indvielse af Ballerup-linien sted, efter at arbejdet med elektrificering og øvrige arbejder på strækning og stationer har stået på i de sidste tolv år, væsentlig sinket på grund af besættelsesårene.

14. MAJ 1949

★



Indvielsestoget kører ind på Vanløse st.

Modtagelsen af S-banens indvielsestog var i det smukke sommervejr overalt præget af stor hjertelighed, og ved alle stationer var der modt mange mennesker, der modtog toget med jubel, hurraråb, sang eller musik. Flest var der dog modt i Herlev og Ballerup. Langs hele strækningen var flagene gået til tops, og på stationerne var der mængder af børn eller små dannebrogslag.

Forinden afgang fra Hovedbanegården samlede de ca. 100 indbudte mennesker i Statsbanernes Kinoteater på Københavns Hovedbanegård, hvor trafikminister Carl Petersen og generaldirektør Terkelsen tog imod.

I en tale fremhævede generaldirektøren, at nyordningen har to skønhedsfejl, dels at man ikke i første omgang har søndagsdrift med de elektriske tog på Ballerup-linjen og dels de dårlige forbindelsestider med den ydre bybane over Nørrebro. Grunden er, at man endnu ikke råder over det tilstrækkelige vognmateriel, men begge dele vil blive rettet til efteråret. Man har i Statsbanerne aldrig haft et arbejde, der på een gang har været så stærkt forsinket og så hurtigt på gled, da man endelig kom i gang efter krigen og lempelserne i restriktionerne. Der var nu ydet et bidrag til samfundsnyttigt arbejde

med henblik på udflytningen fra Stor-københavn.

Efter at en meget interessant film om anlægsarbejderne på den nye linje var vist, begyndte turen med særtoget.

I Skovlunde, hvor der endnu ikke bor så mange mennesker, overrakte en lille dreng generaldirektøren en buket Levkøjer. Iøvrigt besøgte man her den store transformatorstation, men højdepunktet var naturligvis ankomsten til Ballerup, hvor den kgl. Livgardes orkester spillede, og hvor mere end et par tusinde mennesker var kommet til stede, heraf nogle med rutebiler langvejs fra.

I Ballerup holdtes et par taler, der gennem banens nye højtaleranlæg spredtes til de mange mennesker. Sognerådsformand Ove Hansen fremhævede i sin velkomsttale, at banen var imødeset med længsel af mange mennesker og ikke mindst får betydning for de mange, der har deres beskæftigelse i København. Sognerådsformanden takkede teknikere og arbejdere, der havde muliggjort det hurtige anlæg, og udtalte, at kommunen nu forbereder sig på et stort bolig- og fabriksbyggeri. Han sluttede:

— Jeg byder S-banen velkommen til Ballerup og retter en tak til ministeren

for offentlige arbejder og generaldirektøren. Et leve for DSB.

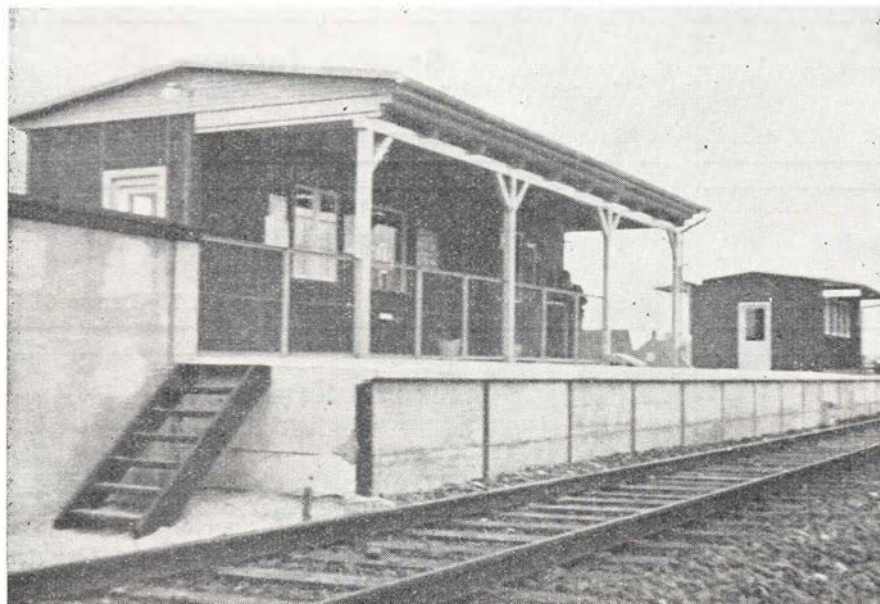
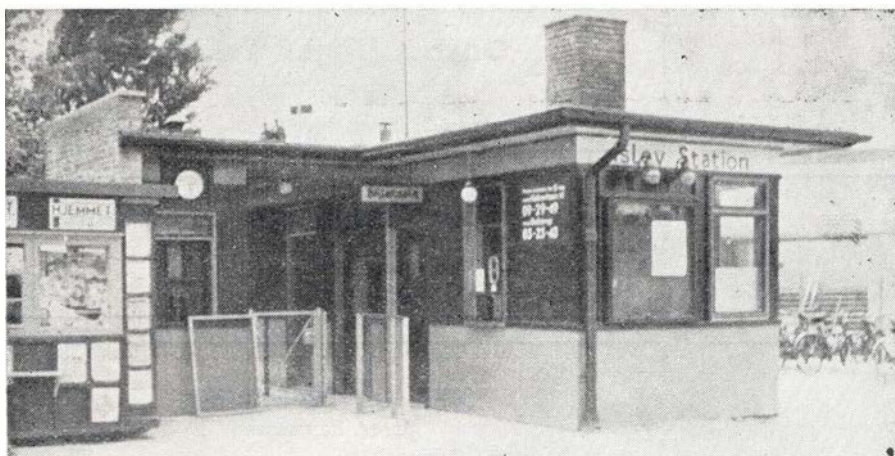
Trafikminister Carl Petersen udtalte: Jeg forstår de følelser, der rører sig i denne situation, hvor S-banen bliver midlet til, at Ballerup-Maaløv fra en stor sognekommune vil udvikle sig til at blive en forstad til København. Betingelserne herfor er nu skabt. Hvis denne udvikling ikke sker, er banen et fejlgreb, men jeg tvivler ikke om, at udviklingen vil komme her, som det har været tilfældet ved de andre S-banestrækninger. Til lykke med den nye tid.

Ved en kaffe på Ballerup kro udtalte generaldirektør Terkelsen en tak til de lokale myndigheder.

Elektrificeringen er sket efter samme retningslinjer som ved de andre S-baner. Udgifterne ved gennemførelsen af anlæggene med deres specielle sikringsanlæg m. m. har hidtil andraget ca. 11 millioner kroner, men som nævnt er arbejdet ikke sluttet, og der må antages at ville fremkomme udgifter til endnu ca. 3 mill. kr., væsentligst til vognmateriel, der er bestilt forlængst. Herudover er imidlertid medgået store beløb til opførelse af viadukter og andre overføringer, omkring 4 mill. kr., og desuden har arbejdsministeriet ydet 0,7 mill. kroner, ligesom amtet og de interesserede kommuner har afholdt mindre udgifter til visse forbedringer af vej- og ledningsanlæg. Tager man de 3 mill. kr. i betragtning, der medgik til elektrificeringen af strækningen Valby—Vanløse, kommer Ballerup-linjen op på ca. 19 mill. kroner.



Skovlunde station.



Øverst: Islev station. I midten: Jyllingevej station. Nederst: Centralapparatet på Herlev station betjent af trafik eksp. V. Mogensen.

MENNESKET

bag



Direktør Sell, Østjællandske Jernbaneselskab fyldte den 18. maj 70 år, og Østjællands Folkeblad havde i den anledning en samtale med direktøren:

Direktør Sell voksede op i København i slutningen af forrige århundrede, netop som vor mekaniske tidsalder virkelig begyndte at dominere. Ligesom nu interesserede den tids vågne ungdom sig først og fremmest for mekanik, og den unge Sell søgte da også den vej.

— Grunden til, at jeg kom ind på det arbejdsområde, som jeg har nu, er, at jernbanerne for en gangs skyld var hurtigere end telegrafene, fortæller direktør Sell. Som syttenårig sendte jeg ansøgning til såvel DSB som Store Nordiske Telegraf-selskab, og jeg fik et imødekommende svar fra Statsbanerne, to dage før et lignende indløb fra Telegraf-selskabet. Det var i 1896, jeg begyndte som elev ved DSB, og samtidig med mit arbejde der gik jeg på Polyteknisk Lærestanstalt, hvor jeg i 1906 tog eksamen. Da den senere trafikminister Johannes Stensballe i 1914 blev driftsbestyrer for Sydfynske Jernbaner, tog jeg det store spring fra statsbanen til privatbanerne, idet jeg afløste ham som baneingeniør.

— Det var vel en vanskelig overgang?

— Meget, ja, men Stensballe var en fremragende chef. Samtidig med at han var en dygtig leder af banen, var han også en eminent læremester for sine folk. Ham kan jeg takke for en stor del af den grundlæggende viden, jeg har erhvervet mig angående privatbaner og deres trivsel. De erfaringer, jeg gjorde under Stensballes ledelse, gav mig mod på at overtage ledelsen af Det østjællandske Jernbaneselskab, hvor jeg har været siden den 1. januar 1926.

— Så har De oplevet den store kamp mellem jernbaner og rutebiler

— Ja, men den klarede vi på den måde, at vi simpelt hen erhvervede os rutebilerne ved at ansætte chaufførerne. Vi fik ved kommunernes og amtets velvillige hjælp koncession på ialt seks rutebillinjer, men først og fremmest skulle der tænkes på jernbanen. Omkring 1930 anskaffede vi os derfor fire store fortræffelige motorvogne, som vi stadig har me-

Chr. Storm

Murermester - Leverandør til DSB

Læssøegade 82, Odense

Tlf. 1422

Odense Højskolehjem

Fru J. Nielsen

Dronningensgade 2, Odense

Tlf. 2480-3718

Svend E. Ottosen

Papdækkermester

Odense, V. Stationsvej 66

Tlf. 4554

Nedergades Jern og Produkthandel

Chr. R. Pedersen

Nedergade 45, Odense

Tlf. 738

Peder Jensen

Maskinsnedkeri

Odense, Næsbyvej 6

Tlf. 5636

Kør

BSA og SKIRNER

Søren Rasmussen

Nørregade 85, Odense

Tlf. 953

Kongensgades Rutebilstation

Odense, Kongensgade 69

Tlf. 5111

Laurids Jensen

Kolonial . Isenkram . Brændsel . Gødning . Foderstoffer

Storegade 199, Esbjerg

Tlf. 623

Lundsgaards Konditori

Besøg

E. Schlenzig

Odense, Nørregade 49

Tlf. 1054

Dansk Signal Industri ½

Skalbakkén 10, Vanløse

Tlf. Damsø 6346

Karl N. Damsted

Planteskole

»Bakkely«, Søhus

Tlf. Odense 5643

Normal Trykkeriet

Siegfred Petersen & Søn - Grundlagt 1917

Øster Farimagsgade 16 B

Tlf. Øbro 6261

Dansk Most- & Tørringsindustri

Fabrik for Æblemost og Æblekoncentrat

Hjallese pr. Odense - Egelundsvej - Tlf. Dalum 211-620

C. L. Siefert ½ — Kgl. Hof Guldtrækker

Elegante Uniformshuer

St. Regnegade 12—16 . København K . C. 297 (5 Lin.)

½ Chr. Nielsen & Co.

Tricotagefabrik

Odense

I. B. Schilder

Skrædderetablissement - Uniformer

Nørregade 7, København K

Tlf. C. 2058

Fyens Luftringefabrik

Th. Nissen . Odense

Albanigade 24-26 . Tlf. 925 (Omstill. til samtl. Afdelinger)

Automobil-Tilbehør
Vulkaniseringsmateriale
Slidbanefabrikation
Teknisk Vulkanisering*Reserveret 4072***Adamsgades Produktforretning**

v. P. Bruhn

Adamsgade 29, Odense

Tlf. 7795

I. C. Modeweg & Søn ½

København K.

Odense Jernhandel

L. Pedersen

Seebbladsgade 13, Odense

Tlf. 3624

HAVREGRYNSMØLLEN**„Viking“** HØJRUP (FYN)

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 60082

MELEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

gen fornøjelse af. Disse anskaffelser af biler og motorvogne bevirkede en stærk stigning i antallet af passagerer. Da jeg kom til banen, befordrede vi årligt 160.000 rejsende — når regnskabet for 1948 er gjort op, vil det vise sig, at vi har rundet den halve million.

Godsbefordringen er derimod siden 1926 »kun« steget til det dobbelte, nemlig til 131.000 tons i 1946. Når tallet er steget, er det, fordi vi yder en udstrakt service over for vore kunder. Men stigningen skyldes ikke protektion. Vi holder på den fri konkurrence, og egentlig er vi ikke særlig interesserede i lastbilkørsel. For os er det jo ikke nok, at kørslen giver føde og klæder til den enkelte chauffør, vi skal også betale administrationen og helst have et overskud. Bilerne kræver et ret stort mandskab i forhold til, hvad de kan transportere, og vore pensionsudgifter skulle nødig blive ret meget større. Vi udbetaler hvert år 190.000 kr. i pension, og det er en tung byrde.

For at modvirke vore store udgifter må vi naturligvis rationalisere. Det er også lykkedes, og mens alle andre tal i vort regnskab er vokset, kan jeg fortælle, at antallet af fast ansatte i dag kun udgør 54 — mod 104 i 1925! Hvis vi kan finde frem til et arbejde, som kan gøres lettere, sørges der for, at det bliver lagt om; og hver gang vi når sådan et lille nok fremad, står det straks bedre til med regnskabet. Som et eksempel kan nævnes, at vi før havde en årlig udgift på 40.000 kr. til at holde mænd på linjen, som skulle »løfte knæk« og »siderette«, det vil sige: sørge for, at skinnerne lå ordentligt. Nu har vi lavet os en maskine, som kan ordne dette arbejde for 400 kr. om året. Mit arbejde foregår for en stor del i marken for at opdage chancer for så-

danne forbedringer, og mens mine folk er flinke til at hjælpe mig med at finde frem til en rationalisering, er banens bestyrelse altid vågen og hurtig til at følge tanken op, så vi hele tiden arbejder så moderne, som det er muligt under de forhåndenværende forhold.

Østbanen kører på tipvognsskinner fra 1878.

— Men nu skulle forholdene blive bedre. Staten har bevilget 2,4 millioner til modernisering af Østbanen — hvad skal de penge bruges til?

— For det første har vi ikke fået de penge endnu. Staten yder kun det pågældende beløb, hvis kommunerne yder deres part, men det håber vi inderligt, at de vil. Så skal vi først og fremmest have et spor at køre på.

— ???

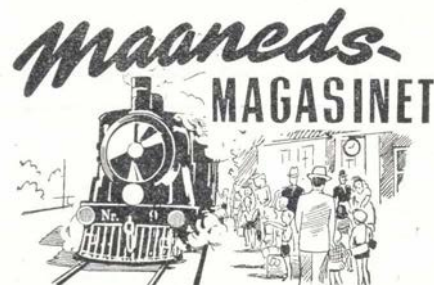
— Ja, for vi har faktisk ikke noget rigtigt jernbanespor på halvdelen af linjen. Det gælder strækningen fra Karise til Tokkerup og fra Faxe til Stubberup samt hele Rødviglinjen, altså 25 kilometer, hvor vore tog kører på — tipvognsskinner fra 1878! Det er nu ikke, fordi disse gamle, spinkle skinner er slidte — tværtimod holder de fantastisk og betydeligt bedre, end skinner af moderne fabrikat ville have gjort, men vi kan ikke køre med de store, tunge diesellokomotiver på dem. Og sådanne loko skulle vi gerne have. Vi har en årlig udgift på cirka 100.000 kroner til kul, og diesellokomotiv koster også 750.000 kr., så det sluger jo en del af pengene.

— Skinnebuser er billigere.

— I længden er de sikkert ikke billigere, for når en skinnebus har kørt et par år, rasler den som den værste gamle udkørte landevejsbil. Jeg havde ladet mig fortælle, at skinnebuserne var hurtige, og havde tænkt, at vi skulle anskaffe et par stykker. Men der skulle naturligvis påhængsvogn med — og når den er hægtet på, kører bussen ikke spor hurtigere end vore andre tog. Måske bliver vi nødt til at anskaffe nogle få skinnebuser — af psykologiske grunde. Der bliver en latent utilfredshed hos vore kunder, hvis de ikke får lov at prøve »det nye«. Men vi modtager ikke skinnebuserne med tillid, og jeg er sikker på, at folk i virkeligheden hellere kører i de store tunge motorvogne, der kører lige så stærkt, men som ligger langt bedre og roligere på skinnerne end den letbenede skinnebus.

— Hvad enten vi får det ene eller det andet, skal vi nok få brugt de bevilgede

penge, slutter direktør Sell, men een ting er givet: Der bliver ikke brugt een ore til indkøb af noget, som vi ikke er ganske sikre på er nødvendigt. Og når vi har fået vort nye materiel tror jeg på en fornuftig fremtid for Østbanen.



Model-forstanderen

Hvem sidder der på banen i den kendte Limfjordsby? Hvem giver små dessiner til os påny — påny? Det er såmænd Andre'sen. Se først han var elev, men siden assistent for trafikken han jo blev.

Og hvem vel fik ideen no'et nyt at prøve på, så også i sin fritid han kan ved banen stå? Hr. ingsjenør Andre'sen vor kære assistent ved banen nu har fået en stilling permanent.

Hvem sidder der og leger fra morgengry til kvæld, og hvem bestemmer farten samt køreplanen selv? Hr. direktør Andre'sen en tro kopi kan se ved nat og dag til stadig af det kære DSB.

Og hvem mon vil udbrøde, når dette her han ser og tænke: Meget fjollet i verden rundt der sker? Det vil min kære læser, han mene vil måske, at otte timers arbejde er nok ved DSB.

Onkel Christian.

★

Dansk Lokomotivmandsforenings Jubilæumskongres.

I dagen 18.—20. maj holdt Dansk Lokomotivmandsforening ordinær kongres i

S. M. Thomsen

Murermester - Entreprenør
Udfører Arbejder for DSB

Evas Alle 22, Glostrup

Tlf. 155

Vulkaniseringen »Vesterbro« Odense

Helcirkel- og Recapping-Slidbaner

Viggo Andersen
Aut. Vulkanisør

Vesterbro 51

Telefon 2154

Handelshuset »HEPO«, Odense

— Farver - Lakker - Fernis — Fast og flydende Bonevox —
Støvbindende Olie — Mopolie
Naar De faar en god Vare, husk hvor De har faaet den!

Rahbeksvej 12, Odense

Tlf. 8156

Amts Arbejdsanvisningskontoret

Odense - Assens Amtsrådsreds
Kontorbestyrer Georg Jørgensen

Gratis Anvisning af al Slags Arbejdskraft
indenfor alle Arbejdsområder.

Odense — Slottet — Telefon Odense 1770 (4 Ledninger)

Fernbanemænd!
Behandel med Forsigtighed Forsendelserne fra

HAUSTRUPS FABRIKER
ODENSE

Husk at behandle den tomme Emballage
med samme Omhu!

C. J. Schledermann & Sønner

Murermestre
Udfører Arbejder for DSB

Roskilde

Tlf. 122

Vejle Vinduespolering

A. Petersen
Valloesgade 7, Vejle, Telf. 2526
Udfører Arbejde ved DSB

Scaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.
Esbjerg

**Mineralvandsfabriken
»Tropik«**

V. Bratborg
Darumvej 87 A, Esbjerg

Axel Hansen

Slagtermester
Kongensgade 76, Esbjerg
Tlf. 111-112

Uhre — Optik

J. Knudsen
Kongensgade 62, Odense
Tlf. 1831

Automobil-Sadelmager

Emil Jensen
Leverandør til DSB-Rutebiler
Pjentedamsgade 21, Odense
Tlf. 5920
Værksted: De forenede Auto-
mobilfabriker

forsamlingsbygningen i Rømersgade. København. Kongressen var fra først til sidst præget af jubilæumsstemning i anledning af foreningens 50 års beståen. Førstedagen gik udelukkende med en lang række gæstetaler, hvoriblandt kan nævnes finansminister H. C. Hansen, trafikminister Carl Petersen, generaldirektør Terkelsen.

I formandens beretning på andendagen udtalte denne sin store glæde over, at jernbaneorganisationernes fællesudvalg på forslag af D. L. F. nu atter er trådt i funktion efter at have hvilet i 21 år. Siden lyntogenes første dage i 1936 havde organisationen fremsat krav om, at lyntogene blev bemanded med 2 lokoførere, og dette krav var nu opfyldt fra 1. maj i år, hvor stillingen som lyntogsassistent er ophævet, og der er i stedet oprettet 20 nye stillinger som motorfører. Der havde været noget besvær med at enes om besættelsen af disse stillinger, og selv om det var lykkedes at komme udtagelsen af disse stillinger på noget nærmere hold, havde man dog ikke godkendt den besættelse, der havde fundet sted.

Det kniber stærkt med at få lokofyrbøderaspiranter. Af foreningens 1900 medlemmer er de 1600 lokoførere og godt 300

lokofyrbødere, medens der er brug for ca. 800 lokofyrbødere.

Diskussionen til beretningen drejede sig væsentligst om lokoførernes løn, idet det fandtes urimeligt, at disse måtte nøjes med placering i 11. lkl. Et forslag om indkaldelse af ekstraordinær kongres såfremt der atter kom opslag, der ikke fulgte ancienniteten, blev forkastet.

Hovedkasserer Kai Svendsen aflagde regnskabet, som godkendes uden diskussion.

På sidste kongresdag var man nået til valgene. Fmd E. Greve Petersen genvalgte med akklamation. Til hovedbestyrelsen nyvalgte lokofører Aage Hansen, Gb, lokofyrbøderne K. B. Knudsen, Struer, K. V. Jensen, Aarhus, og K. Th. Jacobsen, Fredericia. Genvalgt blev lokofører Sv. Suneson, Gb, og lokofyrbøder Kai Egenhardt, Gb.

Hovedbestyrelsen vil arbejde for, at alle lokomænd får 3 ugers ferie. Aarhus foreslog 4 uger for lokoførere over 50 år, og denne henstilling henvistes til hovedbestyrelsen, som også skal virke for et forslag fra København om, at lokoførerne ved 10 og 15 års anciennitet får tillæg på 420 kr., så slutgrundlønnen bliver 4860 kr. Der bevilgedes for den nye 2-årige

kongresperiode indtil 6000 kr. til landsoplysningsudvalgets arbejde. Man vil søge at få oprettet instruktørstillinger også for motorvognene, en stilling i København og en stilling i Aarhus, ved siden af de 4 dampinstruktører, man har i forvejen.

Det pålagdes hovedbestyrelsen at virke for aldersgrænsens nedsættelse til 65 år, og man drøftede en henvendelse til myndighederne med forslag om oprettelse af en byggefond, således at tjenestemændene kunne få langfristede lån til lav rente og derved lettere sættes i stand til at få egne hjem.

Mellem de mange forskelligartede gaver i anledning af lokomøndernes 50 års jubilæum er en 17 meter høj fyr fra Finland, der vil blive flagstang på lokomøndernes feriehjem i Kalundborg, og en pragtfuld kæmpeplade fra Holland, som er kommet ind i landet uden told, ligesom man fra dansk side i 1946 fik en gave i københavnsk porcelæn frit ind i Holland som gave. Det hollandske pragtstykke er fra de nederlandske jernbaner, hvis officielle navn er »Nederlandsche Spoorwegen«.

DSB-Lastbilkørsel.

Den 15. maj skete der noget skelsættende i DSB's godsbeholdning, idet der blev indsat ialt 23 lastbiler med lasteevne 5 tons og 9 påhængsvogne med lasteevne 3 à 4 tons til at overtage stykgodsbeholdningen på strækningerne København-Roskilde-Nykøbing Fl. og Nyborg-Fredericia-Aalborg samt Hobro-Aalestrup.

Da DSB selv har fremskaffet den fornødne valuta, har man ikke været henvist til at købe sådanne lastvogne, som tilfældigvis var at få fat i, men selv kunne bestemme, hvad man ville have.

At DSB har valgt Bedford synes at ligge ligefor, den er økonomisk i anskaffelse og økonomisk i drift, og da den er fremstillet af General Motors, er der den bedste garanti for service og tilstedevæ-



En af de mange nye Bedford lastbiler.

relsen af de til enhver tid nødvendige reservedele.

Alt tyder da også på, at DSB i dette tilfælde har bygget på de erfaringer, som igennem årene er indhøstet af vognmændene, som jo alene skal leve af kørslen og for hvem driftsøkonomien er en livsbetingelse.

Det er en kendt sag, at Bedford lastvognen fremfor nogen anden har været den lastvogn, som er bleven foretrukket af vognmændene, og når handelsministeren udtaler, at der findes lastvogne nok i Danmark, så gælder dette i hvert tilfælde ikke Bedford lastvogne. Idet de danske Bedford-forhandlere ligger inde med flere tusinde ueffektuerede ordrer alene fra vognmænd.

»Uldjyden« succes.

Det nye lyntog »Uldjyden« fik en særlig flot premiere. Toget var selvfølgelig festlig smykket, og alle 220 pladser var besat, da togfører Bæk Jacobsen gav afgang fra Kh. DSB var repræsenteret ved distriktschef Herschend, der kort og godt udtalte: Tillykke med det nye tog. Brug det meget.

Der var noget ekstra at opleve i »Uldjyden«. Fire skønne mannequiner viste raffinerede modeller i uldøj og trikotage fra trikotagefabrikkerne i Hammerum. Det var formentlig både første og sidste gang der holdtes mannequinopvisning i et lyntog.

»Uldjyden« fik en strålende modtagelse i Herning. Alle tre perroner på

banegården var tætpakket af interesserede tilskuere, da lyntoget rullede ind ved perron II og sprængte den rød-hvide uldsnor. Byrådet og byens øverste embedsmænd var mødt op for at fejre begivenheden. Der var lutter glæde over hele linjen. Og det var ikke blot byens folk, som var stolte over, at flere års tålmodig banken på generaldirektoratets dør omsider havde givet resultat. Også generaldirektør Terkelsen og distriktschef Humle, Aarhus, frydede sig, for lyntoget til Herning har ikke blot stået på Hennings, men også på DSB's ønskeseddel.

Generaldirektør Terkelsen takkede for den overstrømmende modtagelse, midtjyderne havde givet »Uldjyden«. Navnet rummer både den nøgternhed og fantasi, hvormed de gamle uldjyder i sin tid startede deres løbebane. Vort håb er, at »Uldjyden« må følge i de gamle uldjyders fodspor og bringe fremgang for DSB og for den egn, toget kører igennem.

Generaldirektøren fik begejstret tilslutning til et leve for Midtjylland, og derpå hyldede man på det hjerteligste »Uldjyden«s personale. De fire mænd stillede op på stribe og blev overvældet med gaver. Herning by forærede hver en dejlig uldpakke, der indeholdt to sæt undertøj, en strikket vest og to par sokker til fatter og to sæt undertøj og et par strømper til mutter derhjemme. Endvidere fik de fire mænd hver en bronceankegkasse med inskription og indhold fra erhvervsrådet. — Trafikinspektør Fre-



Automobilreparation
udføres samvittighedsfuldt
paa alle Vognmærker —

N. SKOU & CO.
Aut. Service for Triangel og Austin
Telefon 1090 - KOLDING - Privat 1532

AUSTIN

DANSK-HOLLANDSK FLEURERFABRIK 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.

Østjysk 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 1. kl. køkken, hyg-
gelige 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 Røbslaaeri
Vaadtov og Staalvirer m. m.
Havnen, Esbjerg, Tlf. 2272

deriksen, der ledede hele ceremonien gen-
nem stationens højtaleranlæg, sluttede
med at udtale håbet om et fortsat godt
samarbejde mellem DSB og herning-
egnen.

På Holstebro station var der samlet
flere hundrede mennesker i den sene
aftentime. Her overrakte erhvervsrådet
togpersonalet hver en pakke indeholden-
de en halv kasse Holstebro-cigarer og en
pakke kaffe og en skrivelse, hvori man
udtrykte ønsket om en eventuel senere
udvidelse af »Uldjyden«s plan.

2 embedseksaminer.

Det er meget få i dette land, som har
to embedseksaminer. Fuldmægtig Bendt
Friis, 2. bankontor, der i forvejen var
cand. theol., har nu tillige taget juridisk
embedseksamen.

Afvist krav.

Jernbaneorganisationer havde over for
Generaldirektoratet fremsat krav om at få
nedsat et uniformsudvalg, der skulle have
til opgave at finde frem til noget mere
moderne uniformer, men dette er blevet
afvist under henvisning til de økonomiske
forhold.

Det er stadig vanskeligt at skaffe fiber-
skygger til huer, ligesom der også er be-
sværligheder med regnfrakkestof fra Eng-
land og skindene til skindveste.

Tyske loko i DSB antræk.

Ved kapitulationen befandt der sig 4
tyske loko, som var så molesterede, at

de var sat helt ud af drift. Ved at be-
nytte forskellige dele fra det ene loko er
det lykkedes centralværkstedet at få de
tre loko gjort køreklar, og de er nu sat i
drift på de jyske strækninger. Maski-
nerne har fået litra T. De svarer nærmest
til R-maskinerne, selv om trækjulene er
noget mindre.

★

Glostrup S-banen.

For at undgå samme forsinkelse som
på Ballerup-linien har DSB allerede nu
afgivet bestilling på 20 nye vogne til S-
togene på den nye Glostrup-linie. Det
ventes, at disse vogne vil koste omkring
16 mill. kr.

Der regnes med, at Glostrup-linien vil
kunne åbnes i 1952. Først efter at denne
linie er færdig, vil arbejdet på Køge-
linien blive påbegyndt.

★

Undervisningsministeriet har i finans-
året 1948-49 ydet banerne 2,7 mil. kr. som
vederlag for skolebørnenes frirejser.

★

Der bruges for ca. 1200 kr. bremse-
klodser pr. dag til S-togene.

★

Fyns Social-Demokrat arrangerede søn-
dag d. 29. maj et DSB-udflugtstog fra
Odense til Silkeborg og startede dermed
det første udflugtstog efter de mange års
ufrivillige pause.

★

Frederiksværkbanen har i det forløbne
driftsår haft et overskud på 212.000 kr.
mod et overskud på 209.000 kr. året
forud. Personindtægten har alene givet
180.000 kr. mere end forrige år.

★

»Vor Stand« — jernbaneforeningens
medlemsblad — fyldte 50 år den 27. maj.
Bladet udsendtes ved denne lejlighed i et
smukt og læseværdigt jubilæumsnummer,
hvor bladets redaktør havde lejlighed til
at vise sine store og rige evner som blad-
mand.

★

Man kan mærke, vi er ved at vende til-
bage til de såkaldte gode gamle dage,
hvor spørgsmålet: Baner contra biler var
godt avisstof hver dag. Som forhen er det
kun de private bilejere, der må konkur-
rere baner ud, medens banerne skal af-
holde sig fra enhver form for initiativ og
konkurrence.

Maison des Fleurs

Bazarbygningen
ved Østerport

Telefon Palæ 3228

E. Krog

✕

Buketter, Kranse
og Dekorationer

Leverandør til D. S. B.

VEEDEN/FORENINGEN



LANDSDELINGEN DANMARK

Fagmanden ved, hvad det betyder

at bruge de rigtige Staalbørster.
Kendere køber kun Børsten
mærket

Kolding Staalbørstefabrik



Dræbte:

En ung mand i midten af tyverne blev ved 19,30-tiden den 5. maj dræbt på Norreport station under S-toget fra Klampenborg. Netop som toget kørte ind på perronen sprang han ned på skinnerne lige foran motorvognen.

Den 9. maj ved ottetiden, da et S-toget til Holte kørte ind på Norreport station, sprang der atter en ung mand ned på

skinnerne foran toget og dræbtes på stedet.

Den 13. maj påkørte tog 642 fra Grenaa en ung mand mellem Kankbølle og Hjortshøj. Ingen havde bemærket ulykken, og toget blev standset af en mand, der så, at der lå et legeme på bufferne. Han er sandsynligvis blevet dræbt straks.

Natten mellem den 16. og 17. maj er en ung toldassistent dræbt i Ringsted. Han boede i Ringsted og var tjenstgørende i København og rejst hver dag frem og tilbage. Man mener, at han er taget med tog 85 fra København, da dette tog tidligere har standset i Ringsted, men ikke efter sommerkøreplanen, er han rimeligvis sprunget af toget, er snublet og faldet ind under toget og dræbt på stedet.

Den 16. maj er baneformand Fronval blevet dræbt på Snekkersten station. På strækningen her arbejder man med den

nye svellestoppemaskine. Føreren af maskinen havde adviseret, at han ville køre frem, men dette er rimeligvis ikke blevet hørt, for Fronval havde lagt sig med hovedet på skinnen for at se om denne lå lige. Stationsforstander Gormsen og overbanemester Christensen overværede begge ulykken, — på grund af maskinens larm kunne ingen høre deres råb, og det var umuligt at redde Fronval.

En lille dreng blev den 24. maj påkørt af et tog syd for Skelund st. Lokofører Ernst Sørensen, Aalborg, havde taget farten af maskinen og sprang af for at redde drengen, men en brøkdæl af et sekund for sent. Drengens arm var knust, og han døde senere som følge af blodtabet.

Den 28. maj blev en 2½-årig dreng, søn af banearbejder Helge Nielsen, påkørt og dræbt af et kystbanetog øst for Klampenborg station.

Tilskadekomne:

Den 7. maj blev en ung mand påkørt af toget på Thorsager station. Den unge mand var gået for langt ud til perronkanten og blev ramt af toget i højre side. Han havde fået en lettere hjernerystelse.

Under rangering på Fredericia bane-gård den 18. maj fik portør Kaj Petersen sin højre arm knust. Hvordan ulykken er sket, er endnu ikke opklaret.

Togbetjent T. B. Hansen, Kk, som den 2. juni var tjenstgørende i tog 664 fra Rungsted, var så uheldig ved ankomsten til Klampenborg at falde af toget. Han blev indlagt på amtssygehuset i Gentofte, hvor det viste sig, at han havde pådraget sig en hjernerystelse og muligvis et brud på rygsojlen.

Mindre uheld:

Odsherredsbanens tog 11 (skinnebus) var den 2. maj ude for et uheld. Toget kunne ikke køre længere, da det kom til Svinninge. Herfra måtte de rejsende befordres videre med motorvogn, som var rekvireret fra Holbæk.

Umiddelbart før tog 2150s ankomst til Næstved den 11. maj gik der ild i en godsvogn i toget, og ret hurtigt efter havde ilden bredt sig til 2 andre vogne, hvoraf den ene var læsset med tjæretønder. Først da branden var på sit højeste, blev den opdaget, og toget blev standset. De 3 vogne blev isoleret fra de øvrige. Brandvæsen og C.B.U. kolonner blev til-

HENLEY TYRES



100 pct.
engelsk

Importør:

H. M. AGERBECK

Mølle Allé 3—5 København
Telefon VA. 660 — VA. 7834

kaldt, men først efter ca. 4 timer var il-den slukket. Brandens årsag er rimeligvis gnister fra maskinen.

En ung landbrugsmedhjælper havde d. 15. maj været på arbejde i marken med et hestekøretøj, og på vej hjem skulle han passere jernbanelinjen ved Lunby st. ved en privat overkørsel. Han lukkede det første led op og lod heste og vogn køre frem og holde midt på sporet, medens han lukkede og gik over på den anden side for at lukke op her, men da han vendte sig om var heste og køretøj borte. Tog 172 fra Nykøbing F. var passeret og havde fuldstændig maset heste og vogn.

Den 17. maj skete et rangeruheld på Nykøbing F. banegård. Et D.S.B.-loko tørnede sammen med Stubbekøbing-Ny-sted-banens motortog. Ved sammenstødet opstod der kun ringe materiel skade, men motorføreren, Th. Andersen, Nysted, blev ved sammenstødet kastet mod vindspejlet og blev en del forskåret. Han kunne dog efter at være forbundet på sygehuset køre til sit hjem.

Den 19. maj ved 18-tiden blev nogle godsvogne afsporet ved et rangeruheld udfor godsekspeditionen på Struer station. Der skete kun materiel skade. Inden mørkets frembrud var sporet ryddet, og den foreløbige undersøgelse af vognene viste, at skaden var forholdsvis lille.

Den 21. maj afsporedes en S. maskine på Hillerød station. Uheldet skete i et sporskifte og må betragtes som hændeligt. De rejsende kom til København med ca. 1½ times forsinkelse. Hjælpetog fra København fik snart maskinen på sporet igen, så trafikken blev hurtig normal igen.

Biler mod tog:

Ved 21-tiden den 5. maj påkørte en bil motortoget ved den midlertidige overkørsel på Ballerup station. Chaufføren havde bedømt afstanden forkert og kørte mod togets bageste vogn. Ingen mennesker kom noget til, og bilen eller toget led ingen nævneværdig skade.

Den 18. maj blev Hammelbanens skinnebus påkørt af en lastbil, som var læsset med grus. Påkørslen skete ved en privat overkørsel mellem Viby og Stautrup. Sammenstødet var meget voldsomt, bilen væltede og skinnebussen fik hele forpartiet trykket ind. Skinnebussen førtes af motorfører Skødt, men heldigvis kom ingen mennesker til skade.

Kollisioner med dyr.

Natten mellem den 12. og 13. maj påkørte Fjerritslevbanens tog 313 en hest mellem Ryaa og Birkelse. På grund af tåge og mørke kunne motorføreren ikke se hesten, før det var for sent. Hesten blev dræbt, og skinnebussen blev afsporet og fik nogle enkelte skader.

Tog 127 fra Tommerup til Assens påkørte den 17. maj to kvier, som blev dræbt på stedet. Den ene motorvogn fik luftbremsen ødelagt, men toget kunne føres videre ved hjælp af den anden motorvogn.

Den 23. maj blev trafikken på Nyborg-Svendborgbanen forsinket ca. 1 time på grund af, at nogle jersey-køer havde slået sig ned på banen mellem Øksendrup og Rygaard. Toget kørte ind i køerne og 5 af dem blev dræbt. Falck blev tilkaldt, men først efter 1 times forløb kunne toget fortsætte. Toget havde ingen skade lidt.

Da motortoget Faaborg-Odense ved 22-tiden befandt sig mellem Staby og Allested, sprang en følhoppe pludselig ind foran toget. Hesten blev dræbt øjeblikkeligt, og motorvognens forreste truck blev afsporet. De rejsende blev videreført med rutebil. Hjælpetoget fik trucken på sporet før første morgentog. Den dræbte hoppers føl var ikke nået med ind på banelinjen, men det var en ynke at se føllet gøre fortvivlede forsøg på at komme ind til moderen.



Tommerup st.

Trafikkontrolør S. P. Jensen, 4. trafiksektion Fredericia, er forfremmet til stationsforstander ved Tommerup st., hvor stfst. P. O. D. Olsen har søgt afsked på grund af alder (66 år).

Fasterholt st.

Stationsmester L. K. Knudsen, Brøns, er efter ans. forflyttet til Fasterholt st.,

hvor stfst. E. Hansen har søgt afsked på grund af svagelighed (64 år).

Kværkeby st.

Overtrafikassistent F. J. C. Ø. Bugge, Hillerød, er efter ans. overgået som stationsforstander ved Kværkeby st., hvor stfst. A. H. Petersen døde efter et ulykkestilfælde (61 år).

Jyllingevej st.

Trafikekspedient J. Rasmussen, Herlev, er forfremmet til stationsmester ved den nyoprettede Jyllingevej st.

Hørdum st.

Stationsmester J. Norstved er efter ans. forflyttet til Hørdum st., hvor stfst. H. B. Nielsen-Jexen efter ans. er afskediget på gr. af svagelighed (61 år).

Brøns st.

Trafikekspedient H. A. Jørgensen, Pjedsted, er forfremmet til stationsmester ved Brøns st., hvor stfst. L. K. Knudsen efter ans. er flyttet til FASTERHOLT st.

Islev st.

Trafikekspedient K. J. Ryden, Flintholm, er forfremmet til stationsmester ved Islev st. Stationen har hidtil været underlagt Vanløse st.

★

Dødsfald.

Pens. rangermester P. Lyngkilde, Gb, (72 år).

Pens. lokofører Otto Abkjær, Gb, (73 år).

Pens. togfører H. Roggenkamp, Kh, (61 år).

Pens. værkstedsformand A. S. Grauert, Maribo, (69 år).

Pens. skibsfyrbøder P. Kristiansen, Hg ovf., (72 år).

Pens. banearbejder K. C. Pedersen, Ejby, (76 år).

Pens. banenæstfmd. J. C. Jespersen, Kolding, (64 år).

Pens. togfører J. Rodevang, Randers, (75 år).

Pens. banearbejder Chr. Hansen, Kværkeby, (81 år).

Pens. lokofører E. E. V. Hansen, Korsør, (76 år).

Baneformand Jørgen Petersen, Hvalsø, (65 år).

Brød  *Henze*

Grundlagt 1881

Bragesgade 8, København V - Central 3045-17045

Nim Skærvefabrik

Entreprenør H. W. Petersen

Leverandør til DSB

Lund St., Østjylland - Telf. Nim 31, Horsens 75

DSB Godsbefordring

GEORG THIEDE

Autoriseret General Motors Forhandler

AARHUS
BRUUNSGADE 27
TELEFON 375

Leverandør til DSB af:

BEDFORD

Lastvogne

og

DAPA

Paahængsvogne



HAVREKRÆS er lige til at spise med mælk og sukker. Et let og lækkert morgenmåltid til en billig pris. Deres købmand har det i den gyldne pose med havreakset.

DANSK KORNFØRÆDLING - GLOSTRUP 1392



Kør sikkert —
kør paa **Firestone**

Sikkerhed og Holdbarhed er to af de fornemste
Egenskaber, der kendetegner Firestone Dækkene.

Firestone

giver derfor altid flest Kilometer pr. Krone.

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

KØBENHAVN - ODENSE



VOGNE TIL ETHVERT FORMAAL

PERSONVOGNE
LASTVOGNE



VAREVOGNE
OMNIBUSSER

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S

MORRIS - MORRIS COMMERCIAL - WOLSELEY - FARGO - M. G. - RILEY - CHRYSLER - PLYMOUTH