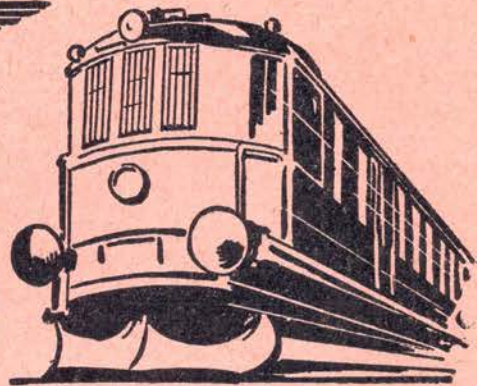
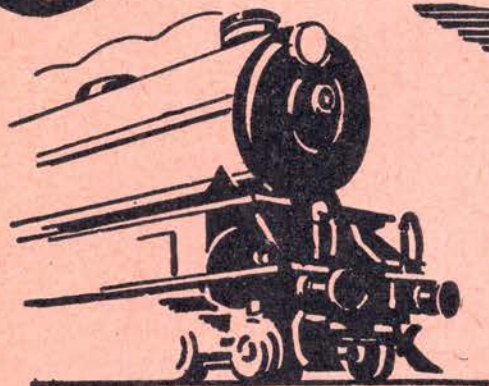


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

10. årgang nr. 2

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

Februar 1953

INDHOLD:

DSBs ansvar for færgetransporter	Side 29
Månedens emner	« 30
Danske stationer: »Vinderup«	« 31
Sagt og skrevet	« 31
Månedens interview	« 32
Mens vi venter på tog	« 33
F. N. nyt	« 35
Skinncyklerne	« 36
53 år ved privatbanerne	« 37
Erindres det	« 39
Gæst nr. 10 million i DSB-Kino	« 39
Varde—Nr. Nebel banen 50 år..	« 40
Månedets magasin	« 44
Det er ikke alle, der ved	« 47
Privatbane nyt	« 47
Dødsfald	« 49
Forenings-meddelelser	« 51
S. Dyrup & Co. A/S	« 51
»Hunden på«	« 52

Een Gang prøvet
altid brugt



er det centrale

i alle de mange Udtalelser
vi har faaet om vore affø-
rende Vitamin-Tabletter

Rød Spinatin

Faas kun paa Apotekerne.

SKELSKØR FRUGTPLANTAGE A/S
Vitaminlaboratoriet

Vejle

Th. Weissenborn

Smede- & Maskinværksted
Gas - Vand - Sanitet - Varme
Vejle - Volmersgade 5
Tlf. 2075

Akkumulator Depotet

Leverandør til DSB
Vejle - Skovgade 14
Tlf. 1468

Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører
Nybygning - Ombygning - Reparation
Udfører Arbejder for DSB
Vejle - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

E. Prisholm

Maskinværksted
Udfører Arbejder for DSB
Vejle . Flegmade 14 . Tlf. 1787

Jernbane- og Rutebilfolk - husk

Fennebergs Bageri

baade naar det gælder det daglige
Brød, samt Kringler og Kager til Fest.
Vejle . Fiskergade 11 . Tlf. 680



O. HANSEN

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Jelling - Tlf. 109

Søren Gade

Murermester
Nybygning - Ombygning - Reparation
Udfører Arbejder for DSB
Pjedsted . Tlf. 67

H. P. Knudsen

Statsaut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for DSB
Hedensted . Tlf. 108

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for DSB
Langaa - Aagade 17 - Tlf. 41

Mønsterbageriet

N. P. Østergaard
Langaa . Bredgade 13
Telf. 7

Horsens

Slagterforretningen

v/ Chr. Thrane
1. Kl. Kød og Paalæg anbefales
Spec. Medister og Leverpostej
Horsens . Triangel 1

Sv. Aa. Christiansen

Rådgivende ingeniør m. a. i.
Bremersalle 3, Bækkelund
Horsens . Tlf. 1529

H. Briesemeister

Auto-Reparation
1. Kl. Værksted - Austin Service
Horsens - Grønlandsvej 4 - Tlf. 2751

M. Skinnerup

Slagterforretning
1. Kl. Kød og Paalæg
Horsens . Beringsgade 6 . Tlf. 654

E. DAHL

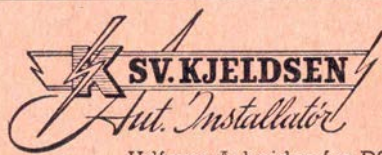
Aut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for DSB
Løsning . Tlf. 127

H. Paulin Hansen

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

V. LANGBALLE

Smedemester
Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Tlf. 2



Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

Th. Sivertsen & Søn

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

Jens Georg Olesen

Aut. Skorstensfejermester
Udfører Arbejder for DSB
Skanderborg . Nørregade 66 . Tlf. 424

»HOTEL GUDENAA«

v. A. Andersen
Byens bedste Madsted.
Ry . Tlf. 70

Silkeborg

Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager
Silkeborg . Søndergade 36
Tlf. 521

F A R S Ø E Nielsen

Malerfirma
Silkeborg . Skolegade 34
Tlf. 1820

Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester
Udfører Arbejder for DSB
Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

*

Randers

Gørup Christensen

Installationsforretning
Lamper og Lysekroner
Lev. til Banernes Personale
Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers



Duco-Lakering
Udfører Arbejder for DSB
Randers - Dr. Lassensgade 10
Tlf. 5

Johannes Faarups Eftf.

Georg Skou
Material- Farve- og Tapethandel
Kirkegade 11
Randers - Tlf. 315

Jens Christensen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Herm. Stillingsvej 13
Randers - Tlf. 5250

HARRY NIELSEN

Smedemester
Udfører Arbejder for DSB
Laven . Tlf. 37

Spis altid

»Hame Flødeis«

Haverslev Mejeri
pr. Hobro Tlf. Haverslev 11

DSB's ansvar for færgetransporter

Af sekretær cand. jur. Immanuel Lorck.

Efter Statsbaneloven er DSB med en række særligt nævnte undtagelser ansvarlig for den skade, der opstår ved tab af gods, fra modtagelsen har fundet sted, til aflevering har fundet sted, og kan kun fri sig for dette ansvar ved at bevise, at skaden *enten* skyldes fejl fra den, som har haft ret til at råde over godset, *eller* en ordre fra ham, for hvilken banerne intet ansvar har, *eller* godsets egen naturlige beskaffenhed *eller* tvingende magt (force majeure).

Denne bestemmelse bør, med henblik på den nedenfor omtalte sag, sammenholdes med bestemmelsen i loven om, at »loven (og altså også den strenge ansvarsregel) med de ændringer, der skønnes fornødne af forholdenes forskellighed, også gælder statsbanernes færge- og skibsforbindelser«.

Der opstår herved to problemer:

1. Gælder det strenge ansvar for DSB for transport af gods også søtransport?
2. Gælder ansvaret andet og mere end gods, hvorved sædvanligvis forstås fragtgods, ilgods, ekspresgods og banepakker — men også f. eks. kolli læsset på vogn, der overføres med færgerne?

Det første spørgsmål må besvares bekræftende, omend lempelser på grund af »forholdenes forskellighed« — jernbanetransport til lands i modsætning til søtransport — er tænkelige.

Det andet spørgsmål er vanskeligere at besvare. Thi sker der skade under overførsel f. eks. med læssede automobiler på færger, synes det noget urimeligt at pålægge banerne det strenge ansvar for gods (se ovenfor). Rimeligere er det at antage, at den almindelige bestemmelse i Søloven om bortfragterens ansvar kommer til anvendelse, og »de ændringer, som skønnes fornødne på grund af forholdenes forskellighed«, får da den selvstændige betydning, at der kun kan være tale om at pålægge ansvar for sådan vogntransport, når der er udvist fejl eller forsømmelighed fra banernes side eller fra vognen, de har an-

svaret for, og at bevis eller antageliggørelse for det modsatte udelukker banernes ansvar.

Forskellen mellem de to ansvarsregler i Statsbaneloven og Søloven er altså den, at banerne efter Statsbaneloven må svare til skaden, medmindre de beviser, at skaden er forårsaget ved tvingende magt (force majeure), og at den omstændighed, at der ikke er udvist skyld, ikke ubetinget fritager dem for ansvar — medens de efter Søloven kun skal betale erstatning, når det er bevist, at der er udvist fejl eller forsømmelighed, f. eks. ved at man har undladt at træffe fornødne foranstaltninger til surring og fastgørelse af automobillet.

Spørgsmålet om ansvar for følgerne af en uheldig gennemført søtransport med DSB har jo betydning for alle, der benytter færgeruterne ved forsendelse fra landsdel til landsdel, og af samtlige landets færgeforbindelser skal jo som bekendt Storebæltsoverfarten tage det meste gods. Det er da naturligt på baggrund af det anførte at se, hvorledes spørgsmålet er blevet løst i praksis. Herom foreligger to næsten enslydende af Sø- og Handelsretten fornylig afsagte domme, der her kort skal refereres:

Hvorfor DSB blev dømt

»Den 18. oktober 1949 blev en motorvogn uden lad og en langtømmer sættevogn overført med automobilfærge »Heimdals« fra Nyborg til Korsør. På grund af stærk søgang slingrede færgen så stærkt, at sættevognen, der ikke var surret fast, væltede, og der skete skade på denne og på vogn-

nens last, et parti vaskepulver i kartoner.

Sagerne var anlagt af de respektive forsikringsselskaber, Dannevirke og De private Assurandører, der havde erstatet skaderne, og under sagernes behandling gjorde selskaberne gældende, at Statsbanerne i henhold til Statsbaneloven og Sølovens ansvarsregel var ansvarlig for den opståede skade. Transporten burde ikke være gennemført i den kraftige søgang, uden at automobillet havde været surret eller på anden måde forsvarligt sikret.

DSB påstod sig frifundet og bestred, at der forelå nogen fejl ved sejladsens gennemførelse eller nogen forsømmelighed ved transporten. Sejladsen fandt sted under ganske tilsvarende vejrforhold som ved en række andre overfarter tidligere på dagen, hvor store lastautomobiler med højere læs end den omhandlede vogns, uden surring, var overført, uden at der var lidt skade på vogn eller gods. Iøvrigt mente banerne ikke, at Statsbanelovens særlige regel om ansvar for fragtgods, ilgods, ekspresgods og banepakker var anvendelig og i særdeleshed ikke her, hvor transporten var sket med automobilfærge.

Retten kom på grundlag af indgående vidneforklaringer til det resultat, at der fra DSBs side var begået fejl, idet der ikke var truffet fornødne foranstaltninger til at sikre automobillet under overfarten. DSB måtte påregne, at vognen ved dens anbringelse på det åbne agterdæk og på grund af vognens konstruktion, der gjorde den særlig letbevægelig, var særlig udsat for risiko under færgens arbejdet i søen. Herefter blev DSB dømt til at betale de af forsikringsselskaberne udlagte beløb tillige med sagens omkostninger.

Det vil altså ses, at Sø- og Handelsretten støttede sin afgørelse på, at der var begået en fejl fra DSBs side, og det er vistnok berettiget at slutte heraf, at retten — alt andet lige — ikke ville have været tilbøjelig til at pålægge banerne noget ansvar, hvis det ikke var godtgjort, at der var begået fejl eller vist forsømmelighed.

Aarhus Amtstidendes
Bogtrykkeri



Tlf. Aarhus 200

Månedens emner...

Takstforhøjelser og bybanetakster

Dagspressen fastslår, at man nu igen overvejer at forhøje statsbanernes takster. Af hensyn til balancen på statens budget må det store underskud, som statsbanerne giver, nedbringes, og det, mener man, kan gøres ved at forhøje taksterne. Hvorvidt denne antagelse er rigtig eller ikke kan vel næppe med sikkerhed afgøres på forhånd. Prisforhøjelser kan jo også give bagslag. Banerne er så langt fra det eneste transportmiddel nu til dags og i mange tilfælde heller ikke det billigste — man erindrere bare billetpriserne for skibstog mellem østtyske byer og København. Selvfølgelig vil en mindre takstforhøjelse ikke straks berøve statsbanerne alle kunder, men det er ikke sikkert, at indtægten ville blive større derved, og det er heller ikke sikkert, at den mindre trafik, som antagelig bliver følgen, vil betyde en besparelse i udgifterne, som kan formindske underskuddet.

Man må gøre sig klart, at som forholdene er her i landet, med skibsforbindelser til så godt som alle købstæder og med et vejnet, der begunstiger biltransport overalt, kan spørgsmålet om statsbanernes underskud let blive et spørgsmål om at køre eller ikke køre, og endnu er der vel ikke mange ansvarlige, som mener, tiden er inde til at likvidere banerne, selv om andre transportmidler ville kunne have fordel deraf.

Så snart der er tale om takstforhøjelser på banerne, er en del af hovedstadspressen straks parat til at slå et slag for, at bybanetaksterne i alle tilfælde ikke bør forhøjes. Man fastslår uden videre, at nærtrafikken ikke alene betaler sig godt, men at den også i betydelig grad hjælper til at betale den urentable kørsel på andre baner. Således skriver Ekstra-Bladet 29. dec. blandt andet:

»Ingen med blot en smule kendskab til S-banernes rentabilitet tror, at de takster, der i dag betales, ikke er en god forretning for DSB. Den elektriske nærtrafik giver et stort overskud, og det ville kunne ses af

regnskaberne, hvis man ikke i Sølvgade hævder, at det »ikke kan lade sig gøre« at trække S-togstrækningernes økonomi ud af den øvrige banetraffik. — Var nærtrafikken en privatforretning ville denne give et dundrende overskud. I dag er den blot en kilde, hvorfra pengene rinder videre til DSBs mange Danaide-kar.«

Det er et stort spørgsmål, om man har ret i påstanden om, at S-togene betaler sig godt, og om man ikke med lige så stor ret kunne påstå det modsatte. Det er i hvert fald givet, at etablering og drift af den elektriske nærtrafik er et uhyre kostbart foretagende, og man ser jo da, at sporvejene, som må antages at have den bedste del af byens trafik, ikke giver noget dundrende overskud. Det må også være indlysende, at så længe S-togene har baner, stationer, personale og administration fælles med den øvrige trafik, kan man ikke med nogen som helst rimelig sikkerhed afgøre, hvor stor en del af over- eller underskuddet, der hidrører fra disse tog. Man kunne med samme ret trække visse andre tog ud af regnskabet for at prøve at afgøre, om de betaler sig. På den måde ville man få mange økonomisk gode tog, ja man ville formentlig finde ud af, at praktisk talt alle tog gav et pænt overskud, nogle endda et dundrende overskud, hvis man ser bort fra generalomkostningerne og kun regner for udgift, hvad selve togets kørsel koster og trækker dette fra det beløb, som indgår for billetter og fragt.

Når man hævder, at de stærkt trafikerede by- og omegnsbaner ikke bør være med til at bære de svagere trafikerede strækninger ude i landet, bør man betænke, at gode og bekvemme forbindelser til overkommelige fragt- og billetpriser er en hovedbetingelse for Københavns eksistens og trivsel og dermed også for S-banernes.

Den gamle station i Onsild

Til maj er det to år siden, den nye station i Onsild blev taget i brug. Banen blev samtidig forlagt et stykke mod vest, og

byens borgere ventede inden længe at få arealet udstykket og den gamle stationsbygning bygget om til beboelser. Der er imidlertid intet som helst sket fra DSBs side i de snart to år. Stationen ligner en herreløs ejendom med knuste ruder, forfaldent træværk, utætte lofter og tag. Alt inventar, loftslamper m. m. står og hænger som den dag, man flyttede fra stationen. Fugten driver overalt. Utroligt, at sådan vandalisme kan få lov at foregå i en tid, hvor der fra administrationens side næsten daglig opfordres til at udvise økonomi med statsbanernes sager. —bro.

Luk dørene til hallen på Århus H.

Hver gang jeg på en rigtig varm sommerdag kommer ind i hallen på Århus banegård, siger jeg til mig selv: »Hvor er her smukt, svalt og dejligt, der er ingen steder hos DSB så vidunderligt som her.« Nu ved jeg godt, at skønhed og den slags er en smagssag, og at ikke alle har samme smag, men jeg finder denne hal absolut smuk og harmonisk, og har aldrig hørt nogen påstå andet.

Men hver gang jeg kommer derind om vinteren eller bare på en dag, når det er koldt og blæsende, siger jeg til mig selv: »Her er et helvede. Der er ikke noget sted på jorden, hvor der er en så forbandet træk, sus og kulde som her.« Og jeg undrer mig over, at man ikke her som andre steder lukker dørene til gaden og perronerne. Der er jo da døre, men de står alle helt åbne, så vinden rigtigt kan suse igennem. Der bliver så sandelig aldrig dårlig luft der.

Jeg har ofte undret mig over, hvorfor man ikke lukker. Jeg har spurgt om grunden, men der er vist ingen, der kender den. Det er nu engang sådan og dermed færdig. På andre banegårde lukker man, eller rettere dørene lukker selv. I Fredericia, en ny banegård, og i København, en ældre banegård, holdes dørene lukkede, så der er lunt og rart at være, hvorfor så ikke gøre ligeså i Århus? Systemet med dørlukkere er jo da ikke så omstændeligt og vil være betydeligt billigere end som nu, at lade varmen fra radiatorerne gå lige ud i det fri.

Man vil måske undskylde sig med, at

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



OE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

Stjerne
MAGASINET %

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5. ÅRHUS
TELEFON 3596

Dame- Herre- Børnekonfektion

Vi aabner gerne en Konto for Dem, uanset hvor i Landet, De bor.

hallen ikke er beregnet til ophold, rejsende kan gå ind i ventesalene. Men hvorfor skal man tvinges ind i en restauration eller et lille mørkt kedeligt lokale, når den store, lyse og smukke hal kunne være en nydelse i den korte tid, man venter på toget?

Søren Hansen.

Billetter — kontrol

Der kan næppe være tvivl om, at når det nye billetterings-system, hvorefter billetter ikke skal indsamles, bliver indført, vil togpersonale og billetkontrollører blive præsenteret for »overgemte« billetter i stort antal. Hele kontrolsystemet er jo ikke så absolut sikkert, at der ikke hist og her smutter nogle billetter igennem uden at blive ugyldiggjort. Ganske vist er billetterne stemplet med dato med mere, men i mange tilfælde er både datostemplet og det øvrige så utydeligt, at man skal have god tid og et godt mikroskop for med sikkerhed at afgøre, hvad der står. Og de, der skal kontrollere, har jo som regel ikke megen tid til dette. Ofte er belysningen dårlig, og har en billet ligget i en lomme en måneds tid, er den ikke blevet tydeligere.

Men jernbaner er jo i mange henseender yderst konservative. Man har nu en gang fået begyndt at fremstille billetterne som et lille rektangulært papstykke med en påtrykt tekst, som i tidens løb er blevet mere og mere sjusket, og hvori der klippes huller for kontrol. Og dette system fortsætter man med, formodentlig så længe der eksisterer jernbaner, selv om man kunne tænke sig billetter, som var langt simplere og lettere at arbejde med for kontrollen. F. eks. som biografernes med talloner til at afrive for hen-tilbage og udstigning). Men det synes, som om man har lagt særlig vægt på, at billetterne først og fremmest skulle være bekvemme at sælge, så måtte det gå med kontrollen, som det kunne. Forøvrigt har man ofte indtryk af, at man ikke tillægger billetkontrollen nogen større betydning, men regner med, at de, der rejser, nok selv skal sørge for, at billetterne er i orden.

Et kunne man i hvert fald gøre, hvis man nærer noget ønske om at lette og sikre billetkontrollen. Man kunne på bagsiden af billetterne påstemple datoen med store, tydelige typer, så hverken de rejsende eller kontrollen behøvede at være i tvivl. Dette kan gøres uden bekostning

DANSKE JERNBANESTATIONER

60



og vil være en stor hjælp for effektiv kontrol.

Sagt og skrevet

Skibsfører H. Krakau Nielsen

— Man har allerede aflastet Storebælt-trafikken noget ved etableringen af Gedser-Grossenbrode-farten, men det kunne forbedres yderligere ved, at man oprettede en hurtigrute Kalundborg-Århus.

Med et færgefartøj af »Broen« kapacitet vil det — uden anløb af Samsø — være muligt at gøre denne overfart på 3½ time. Med en hurtigtog-forbindelse til København på omkring fem kvarter vil man se, at meget ville være vundet i tid for jyllandsrejsende. Man kunne f. eks. tænke sig tre ture i døgnet med biler — og et tog ind imellem.

Skibsfører Chr. Høy, Egersund

— Var det ikke på tide, at DSB og pressen gjorde bilister og andre rejsende opmærksom på, at hovedvej nr. 1 er afbrudt mellem Korsør og Nyborg? På færgerne er det kaptajnen og styrmændene, som har kommandoen og manøvrerer færgen ifølge de internationale søvejsregler og un-

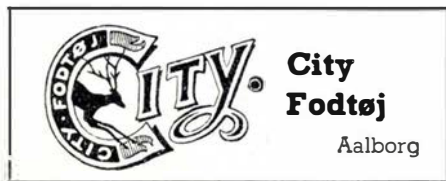
der hensyntagen til stedfindende omstændigheder og forhold. Hvis det var muligt at slå det fast overfor landkrabberne, tror jeg, antallet af uheld på overfarten vil blive stærkt reduceret.

Man sparer 15 minutter, hvis man er heldig at komme med »Broen«. Hvordan udnyttes disse 15 minutter? Som oftest ved i sit dollargrin at flintre henad landevejen for at indvinde andre 15 minutter for ved rejsens mål at drysse timer bort med ingenting. Er man uheldig til tørne mod et vejtræ og blive slået ihjel, beskyldes træet uden videre for mord — træet, som i sin tid blev plantet for at hygge og skygge for de vejfarende.

Bilister må være nogle underlige skabninger!

Kommunelærer S. A. Sørensen, Ålborg

— Jeg giver mig ikke ud for at have forstand på privatbane-drift, men de forfærdende tal, man her præsenterer os for, tyder på, at der er mange flere, der heller ikke har det, sagde kommunelæreren, da Ålborg byråd fik forelagt meddelelse om, at Ålborg andel i Ålborg Privatbaners underskud for 1952-53 udgør ialt 345.000 kroner.



Månedens interview

ved Harald



En samtale med en 92-årig fhv. stationsforstander

»Jernbane-Bladet« har besøgt fhv. stationsforstander Glavind, der i sin tid har været stfst. i Vandel og Grindsted. Hr. Glavind, der i år fylder 92 år, er en rask og rørig herre og tillige en meget bestemt mand. Jeg måtte under ingen omstændigheder tage et billede af ham, bestemt nej — og alle mine overtalelsesevner kunne intet gøre her, altså må vi undvære et foto.

Jeg vil på ingen måde hverken interviewes eller fotograferes, sagde hr. Glavind, — det er nu så længe siden, så der er ingen der har interesse i at se mig, og jeg kan heller ikke fortælle noget om jernbanen. Det eneste jeg interesserer mig for nu, er malerkunsten. Allerede som ung havde det min største interesse, og det var vist nærmest et uheld, at jeg kom til jernbanen. Det var forresten gamle Estrup — De ved eksellencen, han skrev bare et par linier på et stykke papir — og 8 dage efter var jeg ansat ved Faxe jernbane i Faxe Ladeplads, det var i 1884. De skulle se en station at komme til, der var et uhyggeligt mørkt kontor, og så længe jeg var ved denne jernbane, satte jeg en ære i at gøre min pligt og passe min tjeneste, og De kan tro, jeg havde brug for det her.

— Har De ikke en eller anden oplevelse fra den gang at fortælle mig?

— Ja, lad mig se, — jo De ved ham opfinderen Valdemar Poulsen, ham lærte jeg morsealfabetet. Han kom så tit på stationen og var meget interesseret i telegrafi, så lærte jeg ham at telegrafere. Vi brugte en saks til at begynde med, og på den måde lærte han at telegrafere. Der var også engang en mand, fra Vordingborg, der bad mig om at opbevare nogle penge — der var vist ½ million, og jeg tror ikke, det var penge, der var hans egne — eller rettere

som han havde tilegnet sig på lovlig måde?

— Hvor stor var lønnen dengang?

— Ca. 800 kr. om måneden, kan jeg huske. Hvad er 800 kr. i dag?, men der var også anderledes forslag i pengene den gang, idag er der jo ingen forslag i dem.

— De har så mange malerier her, har De selv malet dem?

— Ja, de fleste af dem. Alle dem fra heden har jeg malet, det var det bedste jeg vidste, at vandre på heden og sætte mit stafeli op og så tage alt det skønne med hjem i stuen. Jo, det har altid haft min store interesse, at spadsere og trave i lyn-gen og så male.

Hr. Glavind, der bor hos sin datter og svigersøn, viser mig sit værelse, og her på væggene hænger de dejligste malerier, ikke alene dem han selv har malet men mange andre. I et hjørne står en krukke med pensler, og jeg fristes til at spørge:

— Maler De endnu?

— Ja, ja, — når bare jeg kan komme i gang, jeg har bestilling på en ca. 30 stk. til Jylland, men det kniber med at komme igang.

Jeg ville gerne have taget et foto her, med hr. Glavind mellem alle sine malerier, men stadig et bestemt nej.

— Kom igen når jeg fylder 100 år, så skal De få lov at fotografere mig, men ikke tale om det nu — jeg afskyr at komme offentligt frem — jeg vil helst leve stille og roligt — og interview kan der absolut heller ikke blive tale om.

»Jernbane-Bladet«s læsere kan sikkert forstå, at det er en mand med en fast vilje og karakter. Jeg havde bestemt regnet med at det skulle lykkes mig at »snuppe« et billede, men jeg måtte trække mig tilbage uden noget billede i kassen. Jeg var glad for min lille sludder, og måtte beundre hr. Glavind, en mand på 92 år, så frisk og

rørig, og hukommelsen var der heller ikke noget i vejen med.

Ja — ja, hr. Glavind — såfremt vi opnår de 100 år, så kommer jeg, og minder Dem om, at jeg har fået tilladelsen.

Harald.



Den lille togmand, Jørgen, der var stærkt medvirkende til, at Københavns Jernbane-Orkester fik indsamlet 713,00 kr. til Børnes Kontor ved julekoncerten på Københavns hovedbanegård.

P. Hansen

Blikkenslagermester
Udfører Arbejder for DSB
Fredericia · Calvinsvej 4
Tlf. 97

H. ALBREKT

Rydbergs Eitf.
Foto Atelier - Portræt- og
Selskabsfotografering
Passbilleder paa 15 Minutter.
Århus · Vestergade 5 · Tlf. 4698

Bruunsgades Kødforsyning

v/ Ernst Christensen
1. Kl. Kød og Paalæg anbefales
Århus · Bruunsgade 64
Tlf. 3382

Andelsvaskeriet „VESTFYN“

Odense · Skjalm Hvidesgade 1

Tlf. Odense 12207



Vasker for alle i By og
paa Land.



Tipperi

Man skal ikke fortælle sin kone alting. Det har jeg vidst længe, og jeg har erfaringer for, at det er bedst således. Men alligevel har jeg ikke fået lært at holde mund. Så snart der er et eller andet, som må antages at have Karolines interesse, eller noget som optager mine egne tanker, plumper jeg uvægerligt ud med det, når jeg kommer hjem, skønt jeg ofte må fortryde det bagefter. Men det nytter ikke, at jeg gang på gang lover mig selv, at jeg nok for fremtiden skal tie, jeg kan simpelthen ikke.

Nu forleden kom jeg galt afsted igen. En af damerne på »gården« havde vundet 42.000 ved tipning. Det er jo noget, som ikke sker hver dag, og selvfølgelig fortalte jeg det til Karoline, så snart jeg kom inden for døren. Det skulle jeg aldrig have gjort.

»Der kan du selv se. Jeg har så tit tiggert dig for, at vi skulle tippe. Men du er ikke til at få med til noget. Det kunne ligeså godt have været os, der havde vundet. Men du vil ingen ting, du vil ikke være med til noget af den slags, som man kan komme til penge ved. Man skulle tro, du ikke undte os at få penge. Du vil ikke tippe, du vil ikke spille i lotteriet. Jeg har altid så gerne villet prøve sådan noget. Du vil aldrig købe lodsedler, du vil ingen ting. Kan du da ikke forstå, at når vi aldrig gør sådan noget, har vi ingen chancer. Vi får aldrig andet end lige til dagen og vejen. Man skal række lykken hånden. Man hører om så mange, der vinder på en eller anden måde og kommer oven på. Det kunne vel nok være herligt engang at vinde

en slump penge. Hvorfor vil du aldrig noget?»

»Jeg tror, det er bedst at holde sig fra sligt. På den måde vinder man bedst.«

»Det er noget sludder. Har vi måske nogensinde vundet 42.000? Vi kommer aldrig nemt til noget, og det er din skyld. Men nu henter jeg den dag i dag en tipskupon, og så skal der tippes, forstår du. Enten du så vil være med eller ej.«

»Ja værsgod. For mig må du tippe lige så galt du vil. Det har jeg jo sagt så tit.«

»Ja, men du ved jo godt, jeg har ingen forstand på det. Du skal udfylde kuponen.«

»Jeg har heller ingen forstand på det, ikke et klap. Jeg kan da ikke have den fjerneste anelse om, om Manchester United eller Sheffield vil vinde, eller om Skive eller AB spiller bedst.«

»Hvordan kan andre så vide det?»

»De ved det heller ikke. Det foregår på slump.«

»Godt, så lader vi det også foregå på slump.«

»Ja, men vi vinder ikke.«

»Ligeså godt som de andre.«

»De andre vinder heller ikke.«

»Nej, ved du nu hvad. Nu har jeg sku nok af det. Må jeg spørge, har du ikke lige fortalt, at den dame har vundet 42.000 kr.? Hvad er det så for noget vrøvl at komme med, at de andre ikke vinder? Gu' vinder de. Og vi vinder også, bare vi gider udfylde kuponen.«

Når Karoline begynder at sige sku, så er det ved at blive alvorligt. »Når jeg siger: de andre vinder heller ikke, så mener jeg, at de ikke vinder allesammen. For

hver en der vinder, er der mange tusinde, som tipper uden at vinde.«

»Ja tak, det kan jeg godt selv regne ud. Men vi kan ligeså godt være mellem dem der vinder, som en hvilken som helst anden.«

»Det er rigtigt. Vi kan ligeså godt være mellem dem, der bliver kørt ned og dræbt, som en hvilken som helst anden.«

»Sikke noget sludder. Man bliver ikke kørt ned, når man ser sig for og er fornuftig. Man bliver i hvert fald ikke kørt ned, når man holder sig på fortovet.«

»Det sker da, at en bil kører ind på fortovet og maser ganske uskyldige mennesker.«

»Det er sku også noget svineri.«

»Men det sker.«

»De skulle skydes, de der gør det.«

»Det bruger man ikke her i landet.«

»Jamen, det er en fejl. Man tager alle mulige idiotiske undskyldninger for gode varer og lader dem slippe. Det er akkurat som med dem der ikke kan køre uden at ramle mod vejtræer, de siger bare det var træets skyld, havde det ikke stået der, var de ikke ramlet imod. Og minsandten, om ikke der er en mængde ellers tilsyneladende fornuftige mennesker, som går på den og forlanger vejtræerne fjernet, fordi de er skyld i så mange ulykker. Man stiller det hele på hovedet. Der er ingen, som tænker på, at de, der ikke kan køre uden at ramle mod træerne, slet ikke er egnede til at køre bil. En skønne dag forlanger man også fortovene fjernet, og når så det er sket, vil man næst efter have husene væk.«

Jeg håbede, at hun efterhånden talte sig bort fra tipningen. Men Karoline taber ikke så let tråden. Hun fortsatte. »Det var forøvrigt slet ikke det, vi skulle tale om. Nu går jeg ned og henter tipskuponer.

lady.

Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus. 18 lektioner for kun 20.00 kr.

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



Specialist i kunstige lemmer med luftpaaspænding.

Lev. til hospitaler
og DSB

Bandagist W. Andersen

PETER BANGSVEJ 25 . TLF. GOTH. 6798

HÅNDARBEJDSKOLEN

Forstanderinde: Lilli Nielsen.

Kjolesyning - Børnetøj - Tilskæring - Fransk linnedsyning
Broderi - Vævning - Strikning - Omsyning

Formiddags-, eftermiddags- og aftenhold.

KØBENHAVN V, COLBJØRNSSENSGADE 20 . EVA 4835

Herning

Lund & Erichsen

Elektro-Installation*

Udfører Arbejder for DSB
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

Alfred Christensen

Exam. Tandtekniker

Herning . Østergade 30
Tlf. 865

C. Engelbrecht & Søn

Aut. Gas- og Vandmester
Blikkenslager
Udfører Arbejder for DSB
Herning . Bredgade 14 . Tlf. 47

Herning elektro- mekaniske Værksted

v/ Lorentsen & Jensen
Herning . Østergade 27
Tlf. 1520-1820

MØBELGAARDEN

v/ S. G. Bendtsen
Søndergade 9
Herning . Tlf. 891

Mask-op

Strømper - Opmaskning
Herning . Hakked v. Hotel Eyde
Tlf. 1133

Herning Vulkaniseringsanstalt

A. P. Bach

Nye Slidbaner og Rep.
Udf. Arbejder for DSB

Herning . Østergade 8
Telf. 924



Alt i Paalæg . Sild . Ost . Salater
Prøv vort lækre Smørrebrød
Bringes overalt i Byen.

DET KOLDE BORD

Herning . Fønnesbechsgade 32
Tlf. 918

Ubbe's Damesalon

Herning . Skolegade 49
Tlf. 1843



Ejnar Lange

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

Herning

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juvelerer
Lev. til DSB Personale
Herning . Østergade 3 . Tlf. 800

Schack Nielsen

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

Henry Bech Autoværksted

Aut. Forhandler af Dodge, Hudson,
Land Rover, Henschel Diesel
Perkins samt den tyske Folkevogn
Herning . Bethaniagade 34 . Tlf. 821

Niels Nielsen

Skrædderretablissement
Udf. Arb. for DSB-rutebiltj.
Østergade 21 . Tlf. 211
Herning

Importforretningen Frem

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



Ikast Vulkanise- ringsanstalt v. Einer Madsen

Udf. Arb. for DSB
Ikast . Østergade 26
Tlf. 140

M. Grummesgaard

Blikkenslager
Vand - Sanitet - Centralvarme
Flaskegasanlæg
Hammerum . Frølundvej 16 . Tlf. 169

Hammerum Installationsforretning

v/ H. Johansen
Lys og Kraft overalt og til alle Formaal
Udfører Arbejder for DSB
Hammerum . Jernbanegade 1 . Tlf. 102

Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for DSB
Karup - Viborgvej 27 - Tlf. 59

VOGNFABRIKEN SCANDIA AKTIESELSKAB RANDERS

Viborg

M. Christiansen

Aut. Skorstensfejermester
Udfører Arbejder for DSB
Viborg . Skottenborg 12 . Tlf. 703

Aage Havn

Tømrermester
Udfører Arbejder for DSB
Viborg - Middagshøjvej
Tlf. 1913

Jørgensen & Thanild

Murermestre - Entreprenører
Udfører Arbejder for DSB
Viborg: Søndermarksvej 2 . Tlf. 1920
Viborg: Aalbækvej 17 . Tlf. 2272

Arne Mortensen

Uniformsskræderi
Lev. til DSB Rutebiltjeneste
Herre- og Dameskræderi paa Konto
Viborg - St. Sct. Mikkelsgade 8
Tlf. 1781

V. A. Jørgensen

Reparationsværksted
for Auto-Karosserier
Leverandør til DSB
Viborg . Tlf. 1268

Niels Kalhave

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

Aut. N D Forhandler

Jørgen Pedersen
Stort Autoreserveredslager
Viborg . Vesterbrogade 12
Tlf. 1600

Nykøbing Mors

M. Henriksen

Entreprenør
Udfører Arbejder for DSB
Nykøbing M - Frederiksvej 5
Tlf. 259

Morsø Møbelforretning

v/ Ejv. Petersen
Nykøbing M - Enghavevej 47
Tlf. 118

Erling Sejersen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Nykøbing M - Frydsbrøndsvej 9
Tlf. 106

F. N. NYT

Mon ikke det vil have læsernes interesse, at erfare lidt om De forenede Nationers (FN) virksomhed på humanitære, kulturelle og sociale områder. Vi bringer derfor fremtidig under denne rubrik uddrag af rapporter fra FNs informationskontor.

Hvorfor forfalder folk til stimulanser?

For at glemme virkeligheden. Dette gælder den nervesvækkede i en europæisk storby såvel som den asiatiske bonde, der i opiumsdrømmen kan glemme sine usle kår en stund.

Det er den østrigske farmakolog og professor ved Wiens universitet, dr. Erich Knaffl-Lenz, der kommer til dette resultat i den sidste FN-rapport om narkotika. Kampen mod den illegale narkotika-handel er uden betydning, hvis man ikke griber om ondets rod: de mental-hygiejniske og økonomiske problemer.

I Europa og USA finder man fortrinsvis narkomaner i neurotikernes kreds. De mere velafbalancerede kan klare sig med de mildere former for stimulanser: kaffe, alkohol og tobak.

I de »fattige lande« viser det sig imidlertid oftest, at det er den normale, jævne mand, der under narkotiske midlers indflydelse for en tid søger at glemme dagligdagens besværligheder.

Forbud og mere aktiv kamp mod handelen med narkotika løser ikke problemerne. Snarere vil det medføre brugen af endnu skadeligere narkotika. Man har eksempler fra Kina, hvor forbudet mod opium-rygning resulterede i hemmelig handel med morfin og heroin, der blev importeret i tonsvis.

Dr. Knaffl-Lenz behandler i sin rapport til FN de forskellige stimulansers virkninger i almindelighed. Han anser således tobak, te, kaffe, krydderier og alkohol for temmelig uskadelige og — anvendt med måde — som »opkvikkende«. Det vil nok

glæde de fleste rygere, at han f. eks. om tobakken siger, at man ikke skaffer sig den for nikotins skyld. Det er cigaretternes indpakning, cigarens farve, og pipe-typen, der er det afgørende.

— Når man ryger, bruger man fire af sine sanser: følelsen, synet, lugten og smagen. Ærgrelse over en uvelkommen afbrydelse i ens arbejde kommer ikke til udtryk; ens sanser er optaget af en aktivitet, der faktisk ikke eksisterer. Man keder sig ikke, når man ryger, åndeligt arbejde fuldføres hurtigere, trætheden forsvinder og selvoptagethed afløses af en oget selskabelighed!

Også alkohol anvendt med måde øger velbefindendet og selskabeligheden og bør betragtes som uskadelig. Kaffe og te får trætheden til at forsvinde og klarer tanken. Men neurotikere er tilbøjelige til — ligesom når det drejer sig om narkotika af grovere art — at misbruge disse lette stimulanser.

Den falske lykkefølelse

Hos neurotikere fremkalder de stærkere stimulanser en hidtil ukendt følelse af lykke og velvære, som han ønsker at genopleve. Gradvis bliver hans krav til narkotika større, og han misbruger stimulanterne, uden at kunne stå imod. Neurotikere, hvis selvopholdelsesdrift er nedsat, er på forhånd disponerede til at blive morfinitister.

Om heroinets virkninger siger dr. Knaffl-Lenz, at det øger de seksuelle følelser, og at det er 3—4 gange så stærkt som morfin. I nogle lande er det af samme grund forbudt til medicinsk brug.

Opiumsrygning med mådehold giver en vis munter indstilling til tilværelsen, man glemmer træthed og uoplagthed, men i Asien og Afrika har det ført til udpræget misbrug — »til en forgiftning af de brede befolkningslag, der lever under de værste tænkelige økonomiske og sociale forhold«.

Kokainen blev særlig udbredt for ca. 30 år siden i USA. Det var hovedsagelig blandt veteranerne fra krigen, de arbejdsløse, bohemerne og de prostituerede. Under alkoholforbudets dage brugtes kokain for tilfredsstillelse af sensationstrang, bekæmpelse af mindreværdskomplekser og

for at erstatte spiritus med noget andet stimulerende.

Forskellige F.N.-opgaver Modernisering af Indiens skolevæsen

Man gør sig næppe nogen forestilling om, hvor vanskeligt det er at etablere en forsvarlig obligatorisk undervisning i et land, hvor befolkningen øges med 1 % om året, hvor analfabetismen blandt de voksne i mange egne når op på 90 %, hvor utallige mennesker lever under eksistensminimum, hvor man benytter sig af 14 sprog og endnu flere dialekter, og hvor kun hvert 3. barn har mulighed for at komme i skole.

Økonomisk rådgiver til Ægypten

Hans opgave bliver væsentlig af statistisk art, idet han bl. a. skal hjælpe de ægyptiske myndigheder med at finde metoder til vurdering af nationalindtægten og dens fordeling.

Verdens indbyggerantal fordoblet om 70 år

Den øjeblikkelige befolkningstilvækst, der ifølge FN-eksperter vil fordoble verdens indbyggerantal i løbet af de næste 70 år, er det altoverskyggende problem. Der er i øjeblikket ikke tegn til, at levnedsmiddelproduktionen vil kunne holde trit med denne tilvækst. Man er derfor nødsaget til at planlægge verdensproduktionens udnyttelse på den mest effektive måde. Dette vanskeliggøres i høj grad ved, at man ikke har mulighed for at få nøjagtige oplysninger om folketal og befolkningsforøgelse fra henvend 2/3 af klodens 2 1/2 milliard mennesker.

En FN-verdenskonference med repræsentanter fra 15 lande skal i 1954 tage stilling til dette problem.

— — —
Ja, vær nu blot ærlig. Hvormange af læserne vidste noget som helst om alt det, der er nævnt her. Var det ikke sådan for de fleste, at kendskabet til FNs arbejde var lig nul, og at man betragtede FN som noget lignende Atlanterhavspagten?

Blikkenslagerarbejde - Isolering
Kleinsmedearbejde - Udf. Arb. for DSB

1/3 Ingeniørforeningen

ODDIN

Vesterbrogade 91 . København V . Tlf. C. 13377-13364

AUTOMATIC
KØBENHAVN

TELEFON FABRIK
AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7 KØBENHAVN K . C. 5188

Skinncyklerne

Et yderst nyttigt, bekvemt, men livsfarligt køretøj

Der var engang — det er slet ikke så længe siden, måske bare en 30-40 år — at skinncyklen kun var et morsomt legetøj for enkelte af banetjenestens personale, og det krævede så mange særlige omstændigheder at få tilladelse til at benytte disse på banerne, at den som regel brugtes uden tilladelse. Imidlertid er det gået med skinncyklen som med almindelige cykler, motorcykler, biler og meget andet. Fra legetøjsstadiet er den efterhånden gået over til at blive noget nødvendigt, et transportmiddel, som man ikke mere kan tænke sig at undvære, og umuligt er det ikke, at den om nogle år bliver forsynet med motor og kan pile af sted med samme eller større hastigheder end togene.

Så længe der kun var ganske enkelte skinncykler i brug, skete der sjældent ulykker med dem (der skete heller ikke så mange ulykker med cykler og biler, da de var sjældne), hvilket jo er en selvfølgelig alene på grund af det ringe antal, men vel også fordi færdselen med dem var så ualmindelig, at den mand, der vovede sig ud på skinncykel, hele tiden var sig bevidst, at han skulle passe på og være forsigtig, ikke mindst hvis kørselen var illegal. Men efterhånden som det er blevet det almindelige, at banetjenestens personale benytter skinncykel til og fra arbejdsstedet samt til linieeftersyn, sker det, at en og anden bliver overrasket af et kommende tog, og så er ulykken nær. Faren ligger jo ikke så meget i, at man »kører galt«, vælter eller støder sammen, men så godt som udelukkende i at blive påkørt af tog.

Al færdsel på banerne er farlig

Man kan sige, at al færdsel på i drift værende jernbaner er farlig. Det er farligt

at færdes til fods og farligt med trolje eller draisine, hvis man ikke hele tiden er opmærksom. Er man det, er der ingen fare, men er man det ikke, går det for eller senere galt. Men det synes oftest at gå galt for ham på skinncyklen. En mand, der går ad banen, går ikke altid i sporet, og selv om han gør det, hører han lettere et kommende tog, end ham på skinncyklen gør, og hvad der er lige så vigtigt, han kan hurtigere komme bort. Det vil jo ofte kun dreje sig om brøkdeler af sekunder, om han slipper eller ikke. Ved færdsel med trolje eller draisine er der som regel flere personer, og alene som følge deraf er der langt større sandsynlighed for i tide at opdage et tog, ligesom en sådan transport lettere opdages fra toget.

Den gode, gamle regel med altid at køre på venstre spor, således at man har ansigtet vendt mod et kommende tog, efterleves desværre ikke mere, ja, det modsatte er langt det almindeligste, men det er også det farligste, da man ikke har tilnærmelsesvis så god mulighed for at opdage et tog, der kommer bagfra, som et, der kommer forfra. Et spejl på styret er en god hjælp, men absolut sikkerhed giver det ikke, da man ikke kan sidde og se i spejlet hele tiden. At forhøre sig på stationen om togangen, inden man kører ud, må selvfølgelig ikke forsømmes, hvis man da starter fra en station, hvad man jo imidlertid ikke altid gør, men nogen hel garanti giver dette heller ikke; tog, der er kommet uden for planen, kan altid forekomme. Det eneste helt sikre er, hvis man hele tiden er sig faren for kommende tog bevidst, og man ikke et eneste øjeblik er uopmærksom, men uden ophold er på vagt. Togene kommer jo, selv i de skarpeste kurver, ikke hurtigere, end at der er tid nok til at komme væk, hvis man opdager dem, så

snart de kan ses eller høres. Faren er først til stede i det øjeblik, man slapper af og tænker på andre ting.

Man må ikke regne med at blive advaret fra togene

Man vil måske sige, at lokoførerne må da fløjte, hvis der er noget på sporet. Det gør de selvfølgelig også, hvis de opdager det. Men det er der ingen garanti for. For det første kan en mand på skinncykel ofte være vanskelig at få øje på, fordi hans påklædning på en vis afstand og i visse belysninger kan »falde sammen« med banen. For det andet er det stykke af sporet, lokoføreren kan overse i kurver fra et loko med høj kedel, meget begrænset. Og for det tredje er det hyppigt nødvendigt for en lokofører at tage blikket fra sporet for at kontrollere maskinen eller for at se efter signaler.

Altså: Lige så lidt som oplysninger fra en station giver nogen virkelig garanti, lige så lidt må man regne med at blive advaret af kommende tog. Man må stole på sig selv og på sig selv alene. Så længe man er sig faren bevidst, sker der ingen ulykke.

En sådan tankekoncentration om noget bestemt, der eventuelt kan indtræffe, er imidlertid vanskelig, for ikke at sige umulig, at opretholde i længere tid. I erkendelse heraf bruger man f. eks. på fabrikker at afskærme maskiner, som i og for sig ikke er det mindste farlige, så længe arbejderen er opmærksom, men man ved, at uopmærksomhed momentant indtræffer for alle mennesker, og så kan ulykker ske, hvis man ikke har sikret sig derimod. For manden på skinncykel kan der ikke afskærmes; han må ene og alene stole på at kunne holde sin opmærksomhed koncentreret. **l.**

Allerslev Skræderforretning

Johs. Jensen — Tlf. Enghave 28
Lev. til Næ-Præstø-Mern Jb. og
Rigspolitiet.
Alt i Dame- og Herreskræderi.



Aalborg · Elisabetsvej 10
Telf. 9319
Udfører. Arbejder for DSB
MURERMESTER

U. Bang Henriksen

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:

Herning Konfektion
ØSTERGADE 30 · TLF. 1901



53 år ved privatbanerne

Ved direktør H. Stensballes fratrædelse

Med udgangen af oktober fratrådte direktør H. Stensballe ledelsen af Troldhedebanen, og Jydske Tidende havde i den anledning en samtale med dir. Stensballe:

Nu skulle man mene, at der var masser af bladstof at hente hos dir. Stensballe. At det var begrænsningens vanskelige kunst, der måtte mobiliseres og slet ikke videbegærlighedens. 53 år ved privatbanerne, godt 35 år ved Troldhedebanen, deraf næsten 25 år som chef, søn af en driftsbestyrer ved Horsens—Tørring-banen. Broder til en trafikminister og jernbanedirektør, starten af Troldhedebanen, krigsårene, fremtiden — min sjæl, hvad vil du mer'?

— Deres år ved de mange privatbaner?

— Ak, personlige dikkedarer, hvem kan det interessere!

— Troldhedebanens økonomiske vanskeligheder?

— Det får bare folk til at hænge med hovedet ...

— Striden i sin tid om Troldhedebanens udgangspunkt, Kolding eller Lunderskov?

Nyt afvæbnende smil: — Historie, kære, altsammen historie.

— Nedlæggelsen af »Lille Johannes«?

— Mere historie — det er glemt ude af sagaen.

Men så sker det alligevel, at man finder stikordet. Om Troldhedebanen og det nye land, der vokser frem ved den, vil dir. Stensballe fortælle, men han sætter en betingelse: at det gøres kort og uden at fremstille ham selv som en slags jernbanepioner fra en bedre »Western«. Så siger han:

— Troldhedebanens oprettelse i 1917 var resultatet af befolkningens ønske. Allerede i den store jernbanekommission, der nedsattes i 1907, var der enighed om, at de egne, som Troldhedebanen nu gennemskærer, var et *jernbane-tomrum*, et område med store plantager og uopdyrkede hedearealer, hvis kultivering en bane i høj grad kunne arbejde med på. På et ret tidligt tidspunkt blev jeg, der dengang var stfst.

ved sydbanestationen i Kolding, anmodet om at assistere den daværende ledelse med det forberedende arbejde, bl. a. ved udarbejdelsen af reglementer og takster.

Så kom vi da i gang, man kan næsten sige noget voldsomt. Banen sprang bogstavelig talt på hovedet ind i alle de opgaver, der lå og ventede på den. Først en vældig trafik udad med mergel og godning og bygningsmaterialer, de første år alene ca. 1000 vognladninger mergel fra Ringkøbing og Ribe amter til de sandede og kalkfattige egne. Midt i al denne travlhed kom så 1. verdenskrig med et pludseligt behov for indenlandsk brændsel, dengang var det navnlig tørv, men brunkullene begyndte så småt at spille en rolle, og strømmen vendte indad. Det ny baneanlæg var slet ikke indstillet på sådanne krav; bl. a. måtte der snarest muligt anlægges torvesidespor. Nøjagtig den samme historie gentog sig under 2. verdenskrig, da vi i visse perioder havde 800—1000 tons brændsel daglig at transportere ind til Kolding. Der er nogen, som siger, at Troldhedebanen er en underlig åbenbaring: den klarer sig bedst, når landet er i nød, men så vil jeg tilføje, at det da kun er godt, at der findes en faktor, som kan hjælpe landet, og som har gjort det og gør det — tror jeg, man har lov at fremhæve på en god og forsvarlig måde. Når der på uopdyrket hede næsten uden nybebyggelser er vokset stationsbyer frem som for eksempel Gesten, Vorbasse, Hejnsvig, Sdr. Omme og Sdr. Felding, vil jeg også være så ubeskedent at tillægge banen det en ikke uvæsentlig betydning. Men fortjenesten er banens, ikke min. Enhver anden kunne have gjort det lige så godt.

Fra damp til motor

— Men Troldhedebanen har jo også gennemgået sin egen udvikling ...

— Ja, i høj grad. Overgangen fra damp til motor og dermed betingelsen for at skabe en bedre togplan er faldet sammen med

mine år ved banen. Det var ikke nogen stor køreplan, vi lagde ud med — en 3 togs-, højt regnet en 4 togsplan, hvorimod vi dog i dag kan sætte en 8 togskøreplan. Rejsetiden til Troldhede er i samme tidsrum blevet nedsat fra 4—5 timer til godt 2½ time.

To gange har vi gennemført større moderniseringer. Først overgangen til benzinatorvogne og 3 dieselvogne og nu til slut de 4 skinnebusser med påhængsvogne, og vi skal have endnu en påhængsvogn leveret. Det er min opfattelse, at skinnebusserne er blevet et populært befordringsmiddel, hurtige og bekvemme som disse vogne er. Vi tilskriver skinnebusserne den omstændighed, at befordringen af passagerer nu er mangedoblet, takket være de gode, billige og hurtige forbindelser mellem Kolding og Herning og herudover.

Biografbilletter

— De indførte i sin tid særlige lyngudflugtstog og biografbilletbestilling på landstationerne ...

— Vi har altid gerne villet yde folk den service, vi kunne, og jeg synes, banen har været i god kontakt med sit publikum. Lyngture kan vi dårligt skaffe Koldingenserne mere, for der er ikke megen lyng tilbage, hvilket iøvrigt i overensstemmelse med det, jeg har sagt om banens betydning for hedeopdyrkningen, skulle være Troldhedebanens egen skyld. Men derved kan man altså komme til at konkurrere med sig selv. Hvad kontakten med oplandsbeboerne angår tror jeg, at det på grundlag af de samtaler, der er ført, og den erfaring, som er indhøstet, er lykkedes at give køreplanen en fast form. Der er taget hensyn til skolebørnene i Kolding, Vejen og Grindsted, til sygehusets besøgstider, biograf-tider og søndagsbesøg, og vi har ikke behøvet at forandre køreplanen en årrække.

— Om fremtiden?

— Det er ikke givet mig at kunne optræde som spåmand, men jeg tror, at der endnu findes betydelige opgaver at løse for Troldhedebanen. Om min egen tid kun dette, at det har været krævende, men meget interessante år. Jeg har kun gode minder at se tilbage på, og jeg er glad for, at jeg har valgt at gå på et tidspunkt, hvor jeg endnu har mit helbred i behold.

AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri

Lem pumpefabrik

Grundlagt 1922

Fabrikationsprogram: aut. maskinpumper,
HÅNDPUMPER

Leverandør til DSB

LEM

TLF. 5



DE FORENEDE ISVÆRKER ^{Å/S}
ESBJERG

Besøg

KINO TEATRET

Esbjerg . Kongensgade 49

Billettelefon 2782
Forsalg: Telefon 2220

Nyt tøj

BOSTON

Vi åbner Dem gerne en konto.

Esbjerg . Kongensgade 64
Tlf. 1225

J. Poulsen I/S

Konditori & Café
Middag og a la Carte Retter
serveres hele Dagen.

Esbjerg . Kongensgade 20
Tlf. 145-466

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin ^{Å/S}
Leverandør til DSB

Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040

A. & N. Holm Hansen

Murermestre
Udf. Arbejder for DSB og Kommuner
Nybygning - Ombygning -
Reparationer

Esbjerg . Gormsgade 77 . Tlf. 1389

G. NISSEN

Sadelmager - Autosadelmager
Leverandør til DSB

Baggesens Alle 8
Esbjerg . Tlf. 4167

**I/S EUROPA,
FISKEEXPORT**

v/ BRDR. THUESEN

Esbjerg . Ny Havn
Tlf. 1880

Borggaarden Esbjerg

Torvegade 5 . Tlf. 403

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

Dans og Artister

**Dansk Andels
Ægekспорт**

Esbjerg . Ø. Havnevej 1
Tlf. 242

Besøg

KOSMORAMA

Kongensgade 78, Telefon 179
Esbjerg

**A. E. C. og Scania Vabis
Omnibusser**

William Lindberg
Esbjerg . Strandbygade 94
Tlf. 1025 - 4125

Christiansens Fiskeauktion

Esbjerg

Johannes Larsson

Manufakturhandel
Strandbygade 16
Esbjerg . Tlf. 765

Esbjerg Fiskeauktion

Chr. Boye

Carl B. Hoffmann ^{Å/S}

Maskinfabrik

ESBJERG . TLF. 296 . 2496

Drik

**Fabriken »KOSMOS«
Mineralvande**

Esbjerg . Tlf. 196

Alfred Krabbenhøft ^{Å/S}

Murer- og Entreprenørfirma
Udfører Arbejder for DSB

Strandby Kirkevej 303
Esbjerg . Telefon 1054

Centralvaskeriet



Esbjerg . Danmarksgade 8 . Tlf. 783

Reserv. 1089

N. A. Pedersen & Søn

Murermestre
Udfører Arbejder for DSB
Bramminge . Søvej 1 . Tlf. 77

A. Kristiansen

EL

Aut. Elektroinstallatør



Udfører Arbejder for DSB

Brørup . Søndergade 7
Tlf. 133

Erindres det...

For 50 år siden, februar 1903

Sorø—Veddebanen indvies under festlige former og i overværelse af ca. 200 indbudte, som med særtog foretog den første rejse fra Sorø til Vedde og tilbage.

☆

Det har længe været under overvejelse at samle de forskellige administrationskontorer i København i een bygning, det ville i mange henseender være en lettelse i forretningsgangen, og det antages også, at en sådan foranstaltning ville kunne bringe en besparelse i udgiften til husleje.

Da der for tiden ikke kan være tale om at bygge nogen administrationsbygning, hvad der vel ellers var det naturligste, har Generaldirektoratet derfor med ministeriets billigelse truffet bestemmelse om at leje de 3 øverste etager i den ny opførte bygning, Sct. Jørgensgaard, beliggende foran på Gl. Kongevej, lige overfor banegårdens godsplads, og i disse etager vil såvel kontorerne i Helgolandsgade med undtagelse af kasse- og bogholderikontoret, som statistisk kontor, banechefens, maskinchefens og søfartschefens kontorer henflytte i løbet af sommeren. Da kasse- og bogholderkontoret skal anbringes i revisionskontorenes bygning, hvor trafikchefen også har kontorer, overflyttes disse sidste til funktionærboligen, der ligger ud imod Gl. Kongevej. I den anledning må såvel overassistenten, kontorbudene og jernbanelægen, der hidtil har benyttet lokalerne i denne bygning, rykke ud for at give plads for trafikchefens kontor og togkontoret.

En afdeling af revisionen vil henflytte til den tidligere stationsforstanders lejlighed ud mod Vesterbrogade, hvor togkontoret og 2. sektion nu har lokaler.

☆

Til de gennemgående tog på ruten København—Berlin efter åbningen af færgefarten mellem Gedser og Warnemünde er der i forrige uge hos aktieselskabet »Scandia« bestilt:

3 stk. I/II kl. truck-personvogne litra Am, 2 stk. truck post og bagagevogne litra Dg og 2 truck-bagagevogne litra Ej.

Fælles for alle vognene er, at de løber

på jerntrucks efter tysk normal, dernæst at de foruden automatisk vakuumbremse tillige har lufttrykbremse af hensyn til deres befording i de tyske baners tog.

For 25 år siden, februar 1928

Fra og med den 6. ds. fremføres togene 934 og 939 mellem Århus og Horsens samt 943, 944, 957 og 958 mellem Århus og Brabrand som motortog.

☆

Arbejdet med overbygningen til Als-

sundbroen er nu overgivet til A/S Allerups Maskinfabrik i Odense for en sum af ca. 840.000.— kr., hvorved arbejdet bliver helt igennem dansk arbejde.

☆

Statsbanerne foretager for tiden forsøg på Gedser—Warnemünde-overfarten med et af ingeniør Rahbæk opfundet radiopejleapparat, der skulle tillade en langt nøjagtigere pejling end med tidligere konstruerede apparater og derfor være værdifuldt i diset og tåget vejr. Forsøgene har foreløbig været meget vellykkede.

Gæst nr. 10 million i DSB-Kino



Frk. Hjortshøj, Århus, og overtrafikkontrollør H. Hindahl.

Selvfølgelig er det ingen verdenssensation — men der har alligevel været en ret stor interesse omkring sagen.

Det skete den 2. februar — at gæst nr. 10.000.000 indfandt sig ved billetsaget kl. 13,50 og naturligvis blev behandlet som æresgæst. Det var frøken Hjortshøj fra Århus, og hun blev mildest talt overrasket, da KINOs direktør, o.trafikkontrollør H. Hindahl, bad hende modtage en buket røde og hvide nelliker samt meddelelse om

den særlige anledning.

Biografen havde fødselsdag den 21. februar og har så eksisteret i 18 år, men det formede sig altså ikke sådan, at KINOs æresgæst skulle komme netop på den dag.

Det var iøvrigt interessant, at det blev en repræsentant for provinsen, for det understreger på en vis måde provinsens tilknytning til banerne og til statsbanernes biograf, for mellem år og dag finder mange provinsboere vej derind.

Middelfart Varmekompani

H. Stubdrub



Centralvarme - Oliefyr - Stokerfyr
Sanitære Installationer - Vand og Gas

Værksted og Lager:
Gl. Banegaardsvej - Middelfart
Tlf. 612

Hansen & Lauridsen

Aut. Elektroinstallatører



UDFØRER ARBEJDER FOR DSB

Ølgod

Nygade 3

Tlf. 150

Varde—Nr. Nebel banen 50 år



Fra v., løjtnant Henrik Nielsen, drejer Harald Blinkenberg, sygehusforv. Jacobsen, gros. Harald Nielsen, vognmand Jørgen Pedersen, dommer Müller, Dyrlæge J. Slivsgaard, stfst. Wendelhaven, tandlæge E. W. Koch og stfst. Hauerlev.

Den 14. marts 1903 var en festdag for Varde og hele vestegnen. Årelangt arbejde med talrige forhindringer og forviklinger var afsluttet med et lykkeligt udfald, og den officielle åbning af Varde—Nr. Nebel jernbanen kunne finde sted. Den egentlige drift påbegyndtes dog først den følgende dag, den 15. marts.

50 år er gået siden da. Den fra naturens hånd så karrige Vesteregn er undergået

en udvikling, som næppe mange havde drømt om. En rig og frugtbar vekselvirkning mellem jernbanen på den ene side og handel, håndværk, landbrug og industri på den anden har præget udviklingen til i dag, og med vågent initiativ samarbejder jernbanens personale i videste forstand på at følge med i udviklingen til gavn for befolkningen, som på sin side på mangfoldige måder giver udtryk for et sjældent

tilhørsforhold til jernbanen. En særdeles velholdt strækning, smukke, moderne og rene skinnibusser og rutebiler er i dag et af V. N. J.s bedste aktiver, der bruges flittigt af befolkningen, og i sæsonen af den store strøm af turister, der om sommeren søger ud til stranden ved Vejrs, Henne, Blaa vand og Nymindegab; alle bevarer de erindringen om præcise og rene transportmidler med en sjælden elskværdig betjening. Om åbningsdagen den 14. marts 1903 skriver Ribe Amtstidende bl.a.: Så oprandt dagen, den store dag, da kronen sattes på årelangt værk. Den meget trækken hver for sig for at få banen netop til sin dør, de mange, mange forhandlinger og det omfattende arbejde var endt.

Forhistorie

Spørgsmålet om anlæg af en jernbane fra Nymindegab til Varde kom for første gang på tale allerede i midten af halvfjerdserne, da dalevende proprietær W. Beyer, Søviggaard, indbød til møde til sagens fremme den 9. november 1878. Mødet efterfulgtes af lignende, der afholdtes i bl. a. Janderup og Billum samt flere af de store landsbyer på egnen, hvorunder der valgtes delegerede, som den 29. november samme år samledes til et fællesmøde på Snorom kro.

På mødet forelagde proprietær Beyer planen for baneanlægget, som han mente, ville blive af uvurderlig betydning for såvel landbrug som fiskeri. Proprietær Beyer oplyste endvidere, at han havde truffet aftale med ingeniør Heinrich Orth, København, om udførelse af de tekniske forarbejder for baneanlægget. På mødet talte endvidere vognfabrikken »Scandia's« forretningsfører, ingeniør Obel, Randers, der gav nogle oplysninger om jernbaneanlæg i al almindelighed.

Ingeniør Obels betragtninger på mødet om anlæg af en lokalbane, som der her var tale om, er typiske for tiden. Vel vidende, at sådanne baner måske ville få vanskeligheder ved at forrente en stor anlægskapital, foreslog han anlæg af en smalsporet bane efter det »rowanske system«. Det »rowanske system« er tidligere blevet omtalt her i bladet og går i hovedtrækkene ud på anlæg af en så let bane som muligt samt anvendelse af dampmotorvogne i stedet for loko, og svarer nærmest til dampsporvognene på Strandvejen i København i slutningen af forrige århundrede. Systemet blev anvendt ved anlægget af Randers—Hadsundbanen og Gribskovbanen,



Fra v. sygehusforv. H. Jacobsen, fabrikturh. Jens J. Jensen, Murerm. H. I. Christensen, togf. Henriksen, politibetj. J. E. Andersen, købmd. Th. Bennedsen, Lunde, grosserer Harald Nielsen, stfst. Wendelhaven, Nr. Nebel og stfst. Hauerlev.

men blev ikke nogen succes, hvorfor begge de nævnte baner efter en årrække måtte ombygges, hvorved anlægsudgifterne blev betydeligt større end hvis man havde anlagt en almindelig bane straks fra begyndelsen.

På et den 29. juli 1879 afholdt møde i Snorom kro forelagdes de af ingeniør Orth udarbejdede planer til anlæg af en smalsporet bane efter de ovennævnte principper. Banens samlede længde ville blive ca. 5½ mil og anlægsudgifterne ansloges at ville beløbe sig til ca. kr. 160.000,— pr. banemil.

Mødet endte uden resultat og der skete ikke videre ved sagen i 5 år, da der den 16. november 1884 atter afholdtes møde om spørgsmålet. Kort tid efter dette møde meddelte Varde by's repræsentanter at de nedlagde deres mandater, da der i byen ikke herskede nogen særlig interesse for det påtænkte baneanlæg på dette tidsunkt, hvorfor man foretrak at afvente begivenhedernes gang, og der gik derefter en årrække i hvilken der intet skete til sagens fremme og først den 5. juni 1887 holdtes det næste møde for de delegerede. hvorunder det oplystes, at man havde forladt projektet om den smalsporede bane og nu i stedet ville søge anlagt en statsbane, hvilket dog ikke lykkedes. I stedet fremkom der nu planer om anlæg af en gaffelbane, fra Varde til Ål og fra Varde til Nymindegab, og endvidere begyndte de første planer om anlæg af en bane fra Nørre Nebel til Tarm at dukke op.

Der var således forslag nok til anlæg af nye baner, og bedre blev det ikke, da det på et senere afholdt møde oplystes, at der af ingeniør Berg var udarbejdet planer om anlæg af en jernbane fra Nymindegab til Esbjerg. Efter nogen tids forløb besluttedes at søge at samarbejde de to, af henholdsvis ingeniør Orth og ingeniør Berg udarbejdede projekter således, at der anlagdes en bane fra Nymindegab til et punkt ved Billum, hvorfra banen førtes både til Esbjerg og Varde, men dette forslag forkastedes, hvorefter der af overingeniør Ernst udarbejdedes et nyt projekt til anlæg af en normalsporet jernbane fra Varde til Nymindegab, som forelagdes på et møde, der afholdtes den 23/9 1892 på Damkiers hotel i Varde. På mødet overdroges det et nedsat forretningsudvalg at søge koncession på anlæget ligesom der også udarbejdedes udkast til et lovforslag.

Ved behandlingen på Rigsdagen herskede der lige så stor uenighed om baneanlægget, som det havde været tilfældet på egen. Fra en side arbejdedes der på anlæg af en jernbane fra Varde til Nymindegab til Tarm, medens man fra anden side holdt på Esbjerg som banens udgangspunkt. Resultatet af forhandlingerne blev

et kompromis, hvorefter der i jernbaneloven af 8. maj 1894 optoges anlæget af en »jernbane fra Nymindegab over Billum til Varde med sidebane fra Billum til Esbjerg«.

Imidlertid iværksattes anlæget af den i loven optagne bane ikke, og yderligere forhandlinger blev derfor nødvendige. Til at begynde med syntes forhandlingerne at skulle fortsættes med at være lige så endeløse som før vedtagelsen af loven, men en ændring indtraf dog, da daværende stiftamtmand Ahnfeldt i Ribe tog sagen i sin hånd og indkaldte til en række møder i august, september og oktober måneder 1896 på Varde rådhus. Det var ved en af disse lejligheder, stiftamtmanden udtalte følgende bevingede ord:

Af vrøvl er den kommen,
til vrøvl skal den blive,
men af vrøvlet skal den aldrig opstå.

Det vil her være alt for omfattende at gengive, hvad der skete på de utallige møder, der afholdtes i de følgende år, men resultatet blev imidlertid, at der efterhånden skabtes enighed om en linieføring, der tog størst mulig hensyn til de interesserede kommuner, og som medførte, at sidebanen fra Billum til Esbjerg bortfaldt. Motiveringen herfor var den, at det antoges, at Esbjerg gennem den eksisterende statsbane mellem Varde og Esbjerg ville få tilført den trafik, som der fra denne by kunne rejses berettiget krav om.

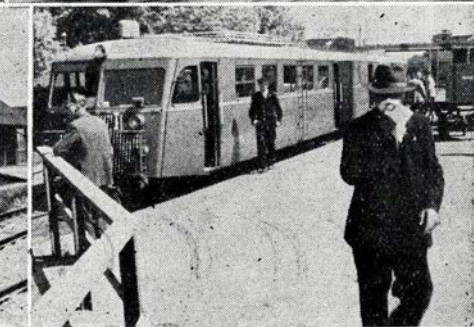
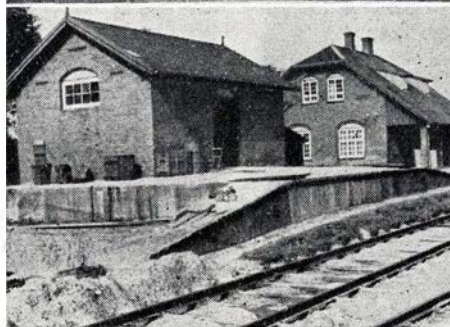
På et møde, der afholdtes den 12. juni 1900 i Outrup opnåedes omsider enighed om baneanlægget. Forinden var strækningen Nymindegab—Nr. Nebel på initiativ af J. C. Christensen faldet bort ligesom

der var enighed om, at banen burde anlægges som normalsporet bane. I sommeren 1900 indsendtes andragende om eneretsbevilling, der den 4. oktober samme år udstedtes til bl. a. sognerådsformand Th. C. Bennedsen, Lunde, og borgmester E. C. L. Drechsel, Varde.

Banens anlæg og åbning

Derefter kunne anlæget af banen tage sin begyndelse, og efter at banen var blevet projekteret af statsbaneanlægene foretoges besigtigelse m. m. i foråret 1901. Arbejdet med anlæget af banen, der var overdraget entreprenørfirmaet Brøchner Larsen og Krogh påbegyndtes derefter i efteråret 1901, medens arbejdet med opførelsen af banens stationer, remiser etc. udførtes af håndværkere fra Varde og omegn efter tegninger af arkitekt Wenck med murermestrene H. F. Hansen og Christensen som hovedentreprenører. Det rullende materiel leveredes af »Vulcan«. Banens anlægssum androg ialt kr. 1.452.000, hvoraf staten var interesseret med halvdelen. Den første formand for banens bestyrelse blev borgmester Drechsel og dens første driftsbestyrer ing. Jul. Meyer.

Der går endnu sære frasagn om feststemningen ved banens præsentation den 14. marts 1903. Et smykket festtog med 500 passagerer gennemkørte strækningen fra Varde til Nr. Nebel, og overalt var der pyntet og hejst flag. Hovedgaden i Nr. Nebel var festligt pyntet med flag og guirlander. Ved festtogets ankomst var ca. 1500 mennesker mødt op for at byde velkommen. Kgl. kommissarius erklærede banen for åbnet, og borgmester Drechsel tak-



Øverst: Rutebilgaragen i Oksbøl.
Nederst: Henne station.

Øverst: Varde Vestbanegård.
Nederst: Skinnebustog på Varde st.

kede og udbragte et leve for Nr. Nebel. Derefter bevægede den store forsamling sig til gæstgivergården, hvor der var dækket frokostborde til ca. 500 mennesker. Litterat Murtfeldt, der på Ribe Amtstidendes vegne var med på turen, beretter, at frokosten var splendid og indtoges i løftet stemning. Om aftenen blev der i Varde festet på hotel »Dania«, Håndværkerforeningen og på Damkiers hotel, og at stemningen var løftet, kan man forstå, når man hører, at der bl. a. blev sendt telegram til gæstgiver Sørensen, Nr. Nebel, med tak for godt traktement ved frokosten.

Fortsættelsen: Nørre Nebel—Tarm

Derefter tog den daglige drift sin begyndelse, og banen blev hurtigt til stor gavn for egnen. Da banens første driftsregnskab afsluttedes, viste det sig, at banen havde et pænt overskud på kr. 40.766,—, således at der til banens aktionærer, stat og kommuner, kunne udbetales kr. 23.848,— i udbytte, og banen fortsatte med overskud og udbyttebetaling indtil driftsåret 1915/16, da der for sidste gang kunne udbetales udbytte.

Det vil formentlig her være på sin plads ganske kort at omtale Nørre Nebel-Tarm-banen, der anlagdes som en fortsættelse af Varde-Nørre Nebelbanen, med hvilken den nye bane forøvrigt fik driftsfællesskab og fælles materiel. Banen åbnedes for driften den 4. november 1913 og var ligesom Varde-Nørre Nebelbanen anlagt med en overbygning bestående af 22,45 kg og iøvrigt som en let, normalsporet bane.

Ligesom Varde-Nørre Nebelbanen gav den nye bane overskud i de første driftsperioder, men dette forhold ændredes imidlertid, da den stærke konkurrence fra

bilerne satte ind, overfor hvilken banen, der havde en uheldig linieføring, var ret sårbar. Nørre Nebel-Tarmbanens driftsresultater viste derefter en stærk nedadgående tendens, uagtet man på begge baner i vid udstrækning var gået over til anvendelse af motordrift efter anskaffelsen af 2 benzinmotorvogne fra De Forenede Automobilfabrikker i Odense og ombygning af en ældre personvogn til motorvogn, hvorefter godstransporten koncentreredes i ret få damptog, der derved behøvede større trækraft end tidligere, hvilket medførte at man i 1925 anskaffede 2 stk. 3-koblede damploko fra Henschel & Sohn i Cassel.

Det besluttedes derefter at nedlægge banen, hvilket skete den 1/9 1940, et meget uheldigt tidspunkt, da banen sikkert kunne have gjort god fyldest i krigsårene, hvor bildriften var næsten totalt standset.

Moderniseringen i 1950-51

Nedlæggelsen af Nørre Nebel—Tarm-banen fik imidlertid ingen væsentlig indflydelse på driften af Varde—Nørre Nebel-banen, men banens tilstand var efter krigstidens overordentlige stærke trafik til bl. a. den af tyskerne overtagne militærlejr i Oksbøl, hvor der anlagdes flere læssespor, som dog nu atter er taget op, af en sådan karakter, at banens hovedspor, der havde ligget siden banens åbning, måtte karakteriseres som opslidt. Udvekslingen af hovedsporet fandt sted i 1950/51, hvor der ilagdes nye 27,55 kg skinner på strækningen fra Varde vestbanegård til Nørre Nebel (strækningen Varde statsbanestation—Varde vestbanegård var tidligere blevet udvekslet), og desuden foretoges store moderniseringer på såvel det rullende materiel, som stationerne, som tidligere har væ-

ret omtalt her i bladet. Det må erkendes, at V. N. J. har svaret til sit formål. Moderniseringen er gået hånd i hånd med tidens krav og den stigende indtjenings-evne. **Moderné** motortog besørger i dag både gods- og personbefordringen efter en køreplan, der med det i dag forhåndenværende materiel byder en enestående udnyttelse af såvel personel som materiel.

Banens personale

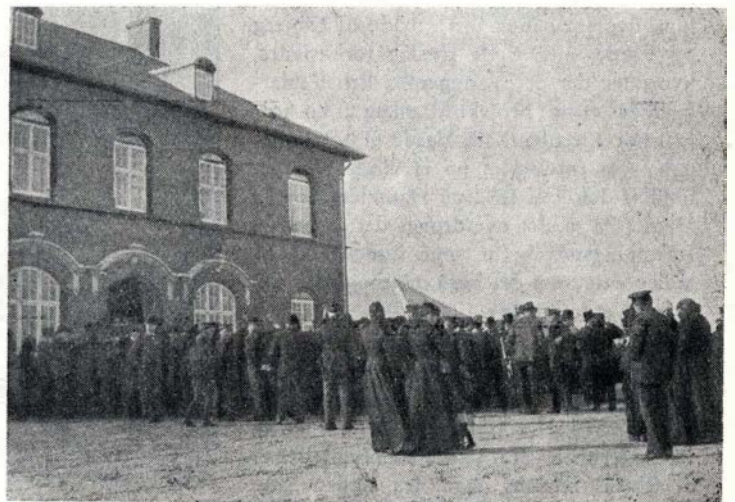
Det personlige venskabsforhold mellem V. N. J.s personale og befolkningen har bestået ubrudt gennem tiderne, og mange funktionærer med direktør Otto Nielsen i spidsen har tjent banen og dens interesser gennem hele livet. 1. april 1952 blev dir. Nielsen tillige chef for Varde—Grindsted banen og den 1. april i år fejrer værk-mester Magnussen sit 40 års jubilæum som chef for begge baners værksteder, der har til huse i Grindsted banens moderne og velordnede værkstedsbygning.

På Nr. Nebel st. var stfst. Leding så venlig at vise os en historisk rude, hvori hans forgænger stfst. Vendelhaven havde indgraveret smukke dekorationer og mindedage i banens historie siden åbningsdagen. Den sidder i de rigtige omgivelser, men man tænker med sorg på at den jo på en eller anden måde kunne komme ud for et uheld.

På Oxbøl st. sidder en personlighed af format: stfst. Nørskov Jensen, der også er sognerådsformand i Oxbøl. Han har forlængst haft jubilæum i N. V. J.s tjeneste og hvad han ikke ved om egnens sociale, økonomiske og religiøse liv, er ikke værd at vide. Et følsomt og hjælpsomt sind bærer ar efter begivenhederne under og efter besættelsen, da ansvaret for landets



Gros J. F. Lasson, Varde. fotograferer indvielsestoget.



Så stor var tilstrømningen til Varde vestbanegård på indvielsesdagen.

største flygtningelejr, der lå i Oxbøl, pludselig blev lagt på hans skuldre, da skæbner og tragedier af ufattelig gru kom ham så tæt ind på livet. Den smukke, store flygtningekirkegård og det store skolebyggeri siger et og andet om denne mands livsopfattelse. Bistået af sin hustru har han ikke skyet møje og besvær for at gøre det, han anså for sin pligt. Vi håber, at han efter den alvorlige sygdom snart må blive helt rask, så han med friske kræfter kan fortsætte sit virke til gavn og velsignelse for sine medmennesker.

Overbanemester J. K. Jensen, Varde, er en self-made mand og ham må man for en stor del give æren for, at V. N. J. endog i udlandet omtales som Danmarks mest velholdte jernbane. Et banelegeme, der er nyrevet som en søndagshave, og ventesale i rødt og hvidt med hygge og properhed, så man skulle tro, det var en privat dagligstue og ikke en ventesal, underbygger også den besøgendes opfattelse af gennemført orden og renlighed. Vi har tidligere omtalt obm. Jensens vågne initiativ og opfindersnille, der i givne situationer har sparet V. N. J. både penge og tid.

På strækningerne landet over er der ofte stridigheder m. h. t. højden af bevoksningen ved vejoverføringer. For i påkommende tilfælde at udelukke enhver diskussion, har man på overbanemesterens initiativ ladet nedramme vinkeljern med hvidmalet top, og med disse indnivelleret i 1 m højde. Så ved alle vedkommende, hvad de har at rette sig efter.

I dag er militæret store kunder hos V. N. J. De store forlægninger i Oxbøl, hvor der er lejre for såvel regulære tropper, som militærnægtere, og hærens store motorreparationsværksteder ved Nymindegab, giver store transporter af såvel personer som materiel, og her gør det intakte sporlegeme til Nymindegab god fyldest.

Henne station er p. t. overbebyrdet med læsning af halm til Schweiz. Halmen kommer fra de store landvindinger ved Fiilso, hvor man ved afvanding skaber noget af

Danmarks frugtbarste agerjord, og hvor nordeuropas største lade findes.

Mellem to tog fik vi en lille sludder med ekspeditrice fru Kirchheiner, Henne st., som i mange år har været ansat ved V. N. J. og som også gjorde tjeneste her i den hektiske tid under besættelsen. Overanstrengelse og depression tvang hende på sygelejet mod slutningen af besættelsen, men i dag er fru Kirchheiner fuldt restitueret, så hun kan passe sin gerning som chef for Henne st., en gerning, hun holder af, og ikke kunne tænke sig at bytte bort for nogen anden. Tusinder af badegæster kender fru Kirchheiner, som de år efter år kommer og hilser på.

Ekspeditrice fru S. Simonsen, Vrøgum, til daglig af alle kaldet »Fie« fejrer i år 25 års jubilæum. Togfører P. T. Schmidt, Nr. Nebel, har været ved V. N. J. siden 1910 og hans og motorfører Madsens, Varde, udstrakte personlige venskabsforhold til befolkningen, som de i et par generationer har haft som passagerer, først som skolebørn og senere som fædre og mødre, viser hvor stor betydning det har for en jernbane at have funktionærer med den rigtige indstilling over for de rejsende. Den slags bånd er der mange af, og de binder jernbane og befolkning sammen. At man af og til svigter skinnebussen til fordel for rutebilen er der jo ikke noget at sige til. Udviklingen kan man ikke stampe imod, og den trofasthed som befolkningen har til sin jernbane, overføres nu til V. N. J.s rutebiler, så indtægterne går i samme kasse, og driftsleder Madsen i Oxbøl skal jo også have noget at bestille.

Det er med vemod når togfører Schmidt mindes de hyggelige gamle dage, der strakte sig helt op til 1920. Så længe havde man hver nytårsaften tid til en æbleskive og et lille glas, på alle stationer, serveret af egnens befolkning — det var da hyggeligt. En nytårsaften for 1920 var toget på grund af de mange småbesøg forsinket et kvarter. Ved ankomsten til Varde stod driftsbestyrer Meyer på perronen med uret i hånden og konstaterede forsinkelsen, som han kommenterede med følgende ord: »Ja, ja, et kvarter, det er jo ikke så slemt på en nytårsaften«. Ak, ja, det var dengang. — Motorfører Carl Jensen, Varde, har været ved V. N. J. i 33 år og hvad der

ovenfor er sagt om det gode forhold til befolkningen m. v. gælder også ham, som det gælder hver eneste V. N. J. funktionær.

Det er dette tillidsforhold og den udprægede følelse af samhørighed med V. N. J., der er banens store aktiv og som gør at den trygt kan se fremtiden i møde.

Om krigens og besættelsens indflydelse på V. N. J. kunne der skrives en hel bog. Tyskerne brugte jo flittigt banen, hvis personale hverken havde ro nat eller dag. De gjorde her, under yderst vanskelige forhold, et fremragende arbejde for deres bane, et arbejde som, fordi det var påtvunget, krævede den største agtpågivenhed og påpasselighed under meget vanskelige forhold.

Til jubilæet ønsker vi held og lykke i tiden der kommer. De opgaver, som, fremtvunget af udviklingen venter forude, skal jo løses, men med et opland, en befolkning og en medarbejderstab, som den, der er tilknyttet Varde — Nr. Nebel jernbanen kan V. N. J. trygt se fremtiden i møde. Hjerteligt til lykke.

I. V. A. og J. N.

Hartvig Sørensen

Muremester

Udfører Arbejder for
Varde-Nørre Nebel Banen

Oksbøl - Tlf. 6

Peter Nielsen

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for
Varde-Nørre Nebel Banen

Oksbøl . Tlf. 68

Nr. Nebel Andelsmejeri

Tlf. Nr. Nebel 9

Nr. Nebel

Cementvarefabrik

Chr. Baden Nielsen

Nr. Nebel - Sdr. Alle 12
Tlf. 124



Sydffyns Brilleoptik

v/ Ejnar Sørensen
Urmager og Optiker
Svendborg - Banegaardsplads
Tlf. 531



BORNHOLM

Kemisk Rensning

Renlighed og Rensning hører sammen.

Snavs slider og møner, Rensning bevarer og oprisker. Al Rensning og Farvning udføres af virkelige Fagfolk. Rensning paa ca. 5 Dage, Farvning ca. 14 Dage.

A/S J. A. Pedersens Dampfarveri og kem. Tøjrenseri
Hugo Schleisner.

Rønne

Østergade 51

Tlf. 820

Rettelse

I vort november nr. 1952 skrev pens. stfst. Kramhøft, Svebølle, nogle erindringer fra sin jernbanetid. En ombyrderfejl i 2. stykke på side 253, gjorde stykket uforståeligt, og vi gentager her stykket i sin helhed.

I 1922 havde vi nogle hårde snevintre. Jeg husker en aften jeg mødte til nattevagt. Himmel og jord stod i eet og telefon og telegraf kun brugelig til Tommerup.

Det går ikke, sagde jeg til senere stfst. Jepsen, Fb, der var fung.; jeg var 2. Vi kan ikke stadig sende tog afsted uden at få nogen ind, så vi står uden maskiner i morgen. Hvis jeg var fungerende, ville jeg nu lade tog 43 og 45 returnere fra Od som tog 10 og 12; jeg ville så selv senere på natten lade tog 49 returnere som tog 14 og lade tog 53 foreløbig gå til Tp af hensyn til posten til Assensbanen, om den var farbar. Vi kan ikke spærre en by som Odense og sydfynske baner ude fra de forbindelser, vi kan give.

BRDR. VAGTBORG

Murermestre
Udfører Arbejder for DSB
Vestbanevej 12
Tlf. 484 og Bellevue 784
Varde

S. P. Hansen

Ure - Brilller - Sølv - Guld
Kræmmergade 13
Varde . Tlf. 285

Chr. Terkildsen

Skotojsfabrik
Rolfsgade 13
Esbjerg . Tlf. 1160

Willy Søby

Blikkenslager
Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for V. N. J.
Outrup . Tlf. 71

N. Andreasen

Snedker- og Tømrermester
Udfører Arbejder for
Varde-Nørre Nebel Banen
Lunde . Tlf. 27

Det går aldrig, sagde han, men lod sig dog overbevise. Jeg skulle så se at få forbindelse med 4. trafiksektion over staten. Det er umuligt, sagde en lille dame på hoved telegraf Kh, men vent lige et øjeblik, og så lidt efter lød det »Klar«, men 4. t. forstod vist kun det halve.

Senere på natten ville jeg prøve igen, men ak, sagde damen, nu er linien over Gedser—Hamburg også afbrudt, men vent et øjeblik, jeg prøver over Göteborg—Frederikshavn. Der kom også forbindelse, men håbløst at forstå hinanden. Morsomt var det alligevel, og jeg var damen taknemlig. Desværre fik jeg ikke hendes navn.

Jeg tror forøvrigt ikke stationen fik nogen kritik over sine dispositioner, hverken for eller imod, mærkværdig nok.

Kramhøft.



Dræbte

10. SPORUP. Ved 6,30-tiden påkørte og dræbte skinnebussen en 81-årig mand, der gik i sporet eller muligt er faldet om at et ildebefindende.

Biler mod tog og bomme

3. FLINTINGE. En personbil kørte ved 7-tiden mod bommene ved overskæringen i Ø. Toreby. Bilen standsede på sporet, men det lykkedes ledvogter Bach at få givet signal til skinnebusen, så den nåede at standse, før den nåede overskæringen.

4. NR. ALSLEV. En motorcyklist havde pakket sit hoved så godt ind, for at skærme sig mod kulden, at han ikke bemærkede det røde lys på bommene ved Ravnsejden. Han ramte bommen

med skulderen så voldsomt, at bommen knækkede. Hverken manden el-

ler motorcyklen kom noget til.

8. MØLDRUP. En stor lastbil med fisk, kørte i aften gennem begge bommene i Møldrup og standsede først 70 m på den anden side overskæringen. Da toget passerede var der kun 1 m mellem bilen og toget.

12. FREDERIKSHAVN. Ved 8-tiden kørte en lastbil gennem de sænkede bomme ved Knæverhede. Mens ledvogtersken var inde for at ringe efter politiet, forsvandt bilen, men hun havde i tide sikret sig firmanavnet på bilen.

14. NØRREBRO. En rangermaskine påkørte i form. en lastbil læsset med grus på stationspladsen. Kun materiel skade.

16. HAUBRO. En personbil bemærkede ikke de røde lys på de sænkede bomme. Bilen splintrede den første bom. Samtidig gik den anden bom i vejret af sig selv. Det lykkedes at få den splintrede bom fjernet, før toget kom. Bilens bremses var ikke i orden, erklærede politiet.

17. KREGME. En lastbil kom på grund af tåget vejr for langt ud i siden af overskæringen syd for Kregme st. Føreren af lastbilen var lokalkendt og vidste, at der ikke kunne ventes tog ved 22-tiden. Han havde to passagerer med, og med deres hjælp forsøgte man, at få bilen op. Pludselig begyndte overskæringens blinklys at fungere. Først mente man, at det var bilen, der havde sat det i gang, men man fik dernæst øje på en skinnebus, der kom fra Frederiksværk. Man havde ventet den skulle standse ved Kregme st., men det var et særtog med rejsende fra Grenåfærgen, der ikke skulle standse undervejs. Bilen blev ramt med stor kraft og slæbtes 90 m hen ad sporet. Skinnebusen kunne returnere til Frederiksværk, hvorfra de rejsende befordredes videre med bil. Der skete kun materiel skade.



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Søndergade 8 . Telefon 1436



ELektro Lomholt

Ing. M. af l. og statsaut. Inst.
Nørregade 17
Bjerringbro . Tlf. 335

Elektr. Anlæg projekteres og udføres.

Tilbud gratis.

EL-Motorer og EL-Brugsgenstande.

Reparationer af enhver Art.

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 4 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

22. LINDELSE. Bivognen på Langelandsbanens skinnebus blev ved 9-tiden påkørt af en lastbil ved Helsned trinbræt. Da der ikke var rejsende i bivognen, og da bilen var så godt som standset op før toget passerede, opdagede føreren af skinnebussen først uheldet, da han kom til Lindelse og så, at bivognens ene side var skrælet op.
22. NR. ASMINDRUP. I eftermd. blev en lille varebil påkørt af skinnebussen på overskæringen ved Nr. Asmintrup. Der er blinklys ved denne, men chaufføren påstod, at han var blændet af solen. Skinnebussens køler blev ødelagt så vandet løb af.
23. KELSTRUP. En personbil havde i god tid bemærket blinklyset ved stationens overskæring, men i det afgørende øjeblik svigtede både fod- og håndbremsen. For at undgå at blive påkørt af skinnebussen styrede han bilen i grøften, der var 2 m dyb. En passager i bilen blev lettere kvæstet derved.
23. SAKSKØBING. En personbil, hvis fører blev blændet af en bil, der holdt

på modsat side af overskæringen ved Våbensted, påkørte den ene af bommene, der var stærk nok til at hindre, at bilen kom ind på sporet.

28. BRÆDSTRUP. På overskæringen ved Daudingvejen kørte en personbil i aften ind i siden på skinnebussen. Kun materiel skade.

Andre uheld ved banerne

7. SKJERN. Ved midnatstid opdagedes det, at der var ild i en henstående personvogn. Ilden må være opstået i polstringen i vognens to I kl. kupeer. Både Falck og brandvæsenet måtte tilkaldes før det lykkedes at slukke ilden, og vognen var da slemt hærget.
8. GLYNGØRE. Isen har været stærk nok til at rive kostene fra færgens sejltrede. Da der i aften tillige lagde sig svære tågebanker i farvandet turde færgens fører ikke gå ud på de to sidste ture. De rejsende blev i rutebil kørt over Sallingsund og nåede Nykøbing ved to-tiden.
9. ODENSE. Da lyntoget Nordvestjyden i aften befandt sig mellem Marslev og Odense påkørte det en dukraft, der var lagt på den ene skinne.
16. HERNING. Ved 7-tiden blev stationsarbejder H. Ørberg ret alvorligt kvæstet under rangeringen på stationen, idet han blev revet ned fra rangertrækket, da han stødte mod opstanderen til vandkranen. Han pådrog sig en hjernerystelse samt en flænge i hovedet.
17. ODENSE. Under billetteringen i tog 95 bemærkede togbetjenten en mand, der tog ophold på toiletet. Det viste sig, at manden ikke havde billet. Togbetjenten bad ham derfor om at følge med til togførerens kupe, men nu ville han springe af toget. Ved flere rejsendes hjælp lykkedes det, at få manden hen til tjenestekupeen. Men her blev han helt desperat, og før på togførereren med en dolk. Det lykkedes dog at overmande voldsmanden, til toget nåede Odense, hvor flere politi-

betjente var mødt for at modtage ham. Politiet genkendte ham straks som en af byens kendte voldsmand. Togføreren havde fået et let stik i den ene arm.

17. KLAMPENBORG. Ved 5,30-tiden afsporede en motortrolje så uheldigt, at sporene for S-togene blev spærrede. Først kl. 7,15 var sporene frie igen.
18. ROSKILDE. En fasan fløj i morges med fuld fart mod sideruden på et loko, der kørte mellem Viby og Roskilde. Både ruden og fasanen ramte fyrbøder Jørgen Pedersen, Korsør, med sådan kraft, at han stærkt forskåret gik i gulvet med fasanen oven på sig. Ved ankomsten til Roskilde blev han kørt på hospitalet for at få fjernet glassplinter. Da det var overstået, tog han tilbage til Korsør.
27. ODENSE. En rengøringskone gik ved middagstid lige mod en rangerende motorvogn på Odense station. Hun pådrog sig en hjernerystelse og åbent sår i panden.
28. NYBORG. Vandet var i dag steget 1 m over daglig vande i Nyborghavn, hvilket bevirkede, at færgen FYNs forstavn stødte mod færgeklappen, selv om denne var hævet mest muligt. Ved sammenstødet blev en skinne revet op af færgens dæk, men til alt held skulle de to lyntog, færgen medførte, ikke benytte det ødelagte spor.

Jernbane-restaurationernes afgifter

Tidligere var disse afgifter ikke noget man regnede videre med på banerne. Storebæltsfærgernes restauratør betalte således i 1912 ca. 20.000 kr. For samtlige DSB restaurationer får DSB for 1952 godt 3 mill. kr. eller nøjagtigt 3.150.000 kr. i afgift. Omsætningen på storebæltsfærgerne har sidste år været 7,8 mill. kr., hvilket er 2½ mill. kr. mere end i 1948. Her har afgiften til DSB været godt 1 mill. kr. Mon ikke Øresundsoverfarten kommer op på mindst lige så meget eller måske snarere mere?

Landsretssagfører

KNUD THIEDE

Ryesgade 11
(Hj. af Rosenkrantzgade)
Århus - Tlf. 8325

ELLA JALMER

Specialist i Øre-, Næse- og
Halssygdomme.

Konsultation: Kl. 12-14.
Torsdag: Kl. 16-17. Lørdag: Kl. 11-12.
Århus . Store Torv 8 . Tlf. 1612

GULDSMEDEFIRMAET

JOHS. SVINTH

v/ Marie Roloff

Forlovelsesringe . Fest- og
Brudegaver

AARHUS . TORDENSKJOLDSGADE 65
Telf. 687

A A R H U S

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Reparationer og nyt Arbejde
fra eget Værksted
Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 3408

G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr
Lev. til Jernbanepersonalet
Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 6191

B. Arndt

Aut. Elektroinstallatør i Aarhus,
Vejlby og Risskov
Aarhus . Nr. Alle 94
Tlf. 3675

H. Wilchen Laursen

Papdækkermester
Aarhus . Thulevej 5
Tlf. 1643

Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5
Aarhus . Tlf. 1039

Kielsgaards Kiosk

Dag- og Ugeblade
Papir - Festelegrammer
Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 9213

Bygningsnedkernes Coop.

Alt i Bygnings- og Inventararbejde
udføres. Tilbud og Overslag gives.
Ringkøbingvej 21
Aarhus . Tlf. 3912 - 9080

Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler
anbefales. — Kaj Hansen.
Aarhus . Klostergade - Paradisgade
Tlf. 234 - 9119

PAA BANEGAARDSSIDEN
Stof-JENSEN

BANEGAARDSPLADS 7 · TELF. 580
AARHUS

Tobaksforretningen

v/ M. Bomholdt
Cigarer - Tobak - Vine og
Spirituosa
Aarhus . Ny Banegaardsgade 53
Tlf. 7980

Møbelpolstrer

Leif Pedersen
Saavel nyt som Reparationer.
Altid solidt og billigt.
Lænestole - Sofaer - Ottomaner
Aarhus . Mejlgade 59 . Tlf. 14121 k.b.

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVESESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen
Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 8183

Jernbanepersonale

Husk altid de sidste Nyheder i
Damekonfektion, Frakker, Kjoler,
Dragter m. m. - **Konto oprettes**

VESTERGADES VAREKONTO

Vestergade 64 - (husk 1. Sal)
Aarhus - Tlf. 7708

Chr. Thomsen

Slagtermester
1. Kl. Kød . Hjemmelavet Paalæg
Aarhus - Helgenæsgade 1
Tlf. 1047

Vi kanalsyer og renser

SENGETØJ

alt fra Morgen til Aften. Spec.:
Tætning af utætte Dundyner.

Fjerrenseriet »DYNEN«

Aarhus, Sjællandsgade 30-32, Tlf. 14243

Vestergades Kødforsyning

1. Kl. Kød og Paalæg
Aarhus . Vestergade 44
Tlf. 2544

Sv. Aage Jespersen

Tandlæge, C. Milbergs Eftf.
Kons.: 9—17, Lørdag 9—13
samt efter Aftale.

Aarhus . Park Alle 3 . Tlf. 3324

F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7
Telf. 3672 - 8748

Plisse - Hulsøm - Stofknapper
Knaphuller - Applikation o. Kjolebroderi

K. R. Jensen

Statsexam. Ejendomsmægler
Køb og Salg af Ejendomme,
Villaer, Grunde og Forretninger

Aarhus . Grønningen 6 . Tlf. 12891

Smyk Deres Hjem med haand-
vævede Stoffer fra

Jydsk Haandvæv

v. Kristine Hjorth
Aarhus . Vestergade 19 . Tlf. 2164

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalføjter - Hornarbejde
Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 8468

BAGERIET

v/ Bersang
Friskbagt Brød og Kager.
Spec.: Lækre Fødselsdagskvingler.
Aarhus, Nr. Alle 24, Tlf. 3562

TIDEN KRÆVER

at man er velklædt, faa derfor
Deres Kjole syet i

»Lady« Kjølesalon

Aarhus, Borggade 16¹
Tlf. 14132

Fabrik for Maaleinstrumenter

TERMA $\frac{1}{2}$

Aarhus - Danmark

Gælder det Ure eller Optik saa:

Knud Sørensen
URE · OPTIK · REPARATION
TEL. 1267

der tilfredstiller Deres Ønsker.
Konto aabnes gerne.

Aarhus . Vestergade 15 . Tlf. 1267

Alfred Maugaard

Murermester

Aarhus . Harald Jensens Plads 9
Tlf. 10023

Tagenshus Kødudsalg

v/ N. Andersen
1. Kl. Kød og Flæsk
Lev. til Jernbanefunk. Brugsforening
Aarhus . Sct. Paulsgade 7 A . Tlf. 759

Res. 46

H. Christiansen

Glarimester
Glarimesterarbejde.
Rullegardiner - Persienser
Aabyhøj . Haslevej 6
Tlf. Aabyhøj 877

H. Brandes

Slagtermester
1. Kl. Kød - Flæsk og Paalæg
Aabyhøj . Gjellerupvej 5
Tlf. Aabyhøj 178

A. Pedersen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Viby J. - Brorsonsvej 6 - Tlf. 402

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Tlf. Brabrand 193

Bertrand Hagelquist

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Aarslev pr. Brabrand
Tlf. Brabrand 282



Aage Kristensen

Aut. Skorstens-
fejermester
Hammel Tlf. 239

Bengt Lindquist

Aut. Skorstensfejermester
Udfører Arbejder for DSB
Kakkelovne, Kaminer, Komfurer renses
Mundelstrup . Telf. 53

Det er ikke alle, der ved —

- at der på to af storebæltsfærgerne forsøgsvis er installeret såkaldte »kursskriverer«, et nyt Decca-apparat, der automatisk indtegner, den rute færgen følger, på søkortet, således at selv den mindste afvigelse fra normal kurs vil blive afsløret af apparatet.
- at de 13 overskæringer, der findes på Slagelse—Vårslevbanen, alle vil blive erstattet med blinklyssignaler. De fire første blev taget i brug d. 22. januar.
- at der er planer om at nedlægge godsbanen mellem Tønder og Højer på grund af for store udgifter til banens vedligeholdelse.
- at der for tiden foretages en forstærkning af sporet på Nyborg—Svendborgbanen, hvor der på en strækning af 21 km udveksles 22 kg skinner med 27 kg. Når arbejdet er endt vil hastigheden på banen kunne sættes op til 70 km.
- at der fra 15. april indføres nye regler for billettering i togene, der i det store og hele går ud på bestemmelser om billetternes klipning, ligesom de rejsende får ret til at beholde billetterne. Der sker dog ingen ændringer på S-banen.
- at banetjenestens strækningseftersyn på søn- og helligdage er inddraget fra og med d. 11. januar. Hvor der følger to helligdage efter hinanden skal der dog foretages eftersyn på den ene af disse dage.
- at det tyske rederi, der i nogle år har sejlet på ruten Kiel—Korsør i sommersæsonen, ikke finder ruten rentabel mere, og det forlyder nu at rederiets to skibe til sommer skal indsættes på en ny rute Rødby—Heiligehafen.
- at køretiden på den ny S-bane Kh—Glostrup bliver 16½ minut.
- at DSB tager konkurrencen op med de billige flyverejser, idet man i samarbejde med Ungdommens Rejsebureau har lagt planer for Italiensrejser med tog ud over Schweiz og hjem over Østrig, hotellophold, fuld forplejning, udflugter etc. i 14 dage for 685 kr.
- at der på kommende finanslov er søgt bevilling til rullende trapper på Østerport st. og ved nærtrafikken på Hovedbanegården, og at disse ventes i drift inden årets udgang.



Lollandsbanen

Vi kommer denne gang til at tage nervekrigen om Lollandsbanen som den har formet sig fra dag til dag i den forløbne måned:

- På banens fornyede forespørgsel om Nakskov byråd vil deltage i dækning af banens underskud sammen med staten indtil 1. juli 1954, svarede det, at man principielt må kræve statsbane, og at man ikke kan kautionere som foreslået.
 - Borgmesteren i Maribo er afgjort imod statsovertagelse, og kommunen er forlængst gået ind for større garanti end nogen anden lollandsk kommune, men kan selvfølgelig ikke klare det hele alene.
 - Efter at trafikminister Jørgen Jørgensen er vendt tilbage efter sin sygdom udtaler ministeren: Jeg kan ikke se nytten af et nyt møde. Det sidste ord er sagt fra vor side i sagen om Lollandsbanen.
 - Maribo Amtsråd fastholder sin hidtidige stilling til Lollandsbanen, og mener ikke, at ansvaret for banens drift kan påhvile kommunerne.
 - Injurieloven og angsten for derigennem at komme i fængsel, forbyder mig at sige, hvad jeg føler og mener, siger formanden for banen. Efter det af ministeriet approberede budget vil underskudet for 1953 andrage ca. 273.000 kr. Nykøbing F byråd vedtager som tidligere at svare nej til at støtte banen.
- Personalet ved banen holder protestmøder, og udtaler deres utilfredshed med banens ledelse og de senere tiders dispositioner. Det kritiseres, at banen har moderniseret sine loko, og nu la-

der dem stå ubrugt, det ene skal endog muligt ophugges, ligesom det mentes, at man ikke burde have anskaffet de nye dieselloko.

- Banens bestyrelse vedtager at indkalde til generalforsamling med likvidation på dagsordenen. Folketingsmand Lysholt Hansen mener der bliver flertal for hjælp til banen på rigsdagen.
- Utilfredsheden ulmer: Hvorfor blev der i 1947 købt villa til tjenestebolig for direktøren? Hvorfor blev der inden direktørens tiltrædelse udbetalt ca. 250.000 kr. til statskassen for dennes krav i anledning af rentegarantien? Hvorfor er banens hovedkontor i København? Hvorfor har man en københavns ORS., der ingen tilknytning har til Lolland, som formand? Hvorfor er ORS.s søn sekretær for bestyrelsen? o. s. v.
- Et udvalg af kommunalfolk, rigsdagsmænd og embedsmænd skal drøfte de fremtidige baneforhold. Finansudvalget vil få forelagt forslag om statsgaranti for sikring af banens drift til 1. juli 1954.
- Nye spørgsmål: Hvorfor giver aktionærerne ikke afkald på udbyttet til fordel for banen et år eller to? Hvorfor spekulerer staten i selskabets aktier?
- Det nedsatte forhandlingsudvalg holdt i dag møde med trafik- og finansministrene. For sjette gang stillede kommunerne sig afvisende over for hjælp til banen. Der ventes endeligt svar inden den 13. marts.
- De resterende løsarbejdere ved banen nogle og fyrrer, er i dag afskediget. Hermed er ialt 82 løsarbejdere opsagt.

EL R. STRØM

Aut. Installatør

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for DSB

Rønede

Tlf. Rønede 80



Gartneriet Belgrano

En smuk Buket, en flot Krans til en billig Pris.

Hj. af Vibyevej og Tousvej - Telf. 92
Aabyhøj

Gælder det briller!

gå da altid til

SPECIAL-OPTIKER

Knud Ibsen

Lanngade 26 - Nykøbing F. - Tlf. 513

Vi ønsker tillykke med Varde—Nr. Nebel banens 50 års jubilæum!

AKTIESELSKABET
VARDE BANK

H. LARSEN

Brøndborer
Udfører Arbejder for DSB
Brendstrupvej 27
Varde . Tlf. 429

Varde Farvehandel

C. M. Jacobsen
Lev. til Varde-Nr. Nebel Jernb.
Kræmmergade 9
Varde - Tlf. 9

Maskinlageret

v/ V. H. Poulsen
Alle Reparationer udføres.
Udfører Arbejder for DSB
Sønderbro 11 . Tlf. 387
Varde

Lunde Afholdshotel

Martin V. C. Christensen
LUNDE - TLF. 2

A. Hansen & Søn

Blikkenslagermestre
Aut. Gas- og Vandmestre
Varde . Nygade 9
Tlf. 204

**Varde og Omegns
Brugsforening**

Tlf. 395

Sønderbros Autoservice

v/ Ole Jessen
AUT. AUSTIN FORHANDLER
Udfører Arbejder for DSB

Sønderbro 2
Varde . Tlf. 672



Ropert Iversen

Aut. Vand- og Gasmester
Sanitet og Centralvarme
Udfører Arbejder for Varde-
Grindsted Banen
Varde - Østergade 3 - Tlf. 220

C. Erichsen



Statsaut. elektr. Installatør
Udfører Arbejder for
Varde-Nr. Nebel Jernb.
Kræmmergade 11
Varde . Tlf. 91

**Spare- og Laanekassen
for Varde By og Omegn**

Stiftet 1. Oktober 1850
Varde - Kræmmergade 5
Tlf. 74

M. A. Burchardt

Glarimester
Udfører Arbejder for
Varde-Nr. Nebel Jernbane.
Varde . Storegade
Tlf. 279

Sorø Stakittfabrik

Holger Eich
Tlf. Sorø 352

Nymindegab Kro

Mette Kristensen
God Mad - Gode Værelser
Rimelige Priser.
Rutebil til Døren.
Nymindegab pr. Henne
Tlf. Nr. Nebel 50

EJNAR BECH JØRGENSEN

Uniformsskræderi og
Herreekviperingsforretning

Lev. til
Varde-Nørre Nebel Banen

LUNDE - Tlf. Lunde 12

Naar det gælder Kød og Paalæg
faar De altid de bedste Varer
hos Slagtermester

Svend Kristiansen

Søndergade 6
Varde . Tlf. 136

Planteskolen „Højvang“

Chr. Sørensen
1. Kl. Træer og Buske
for Mark og Have
Søndergade . Tlf. 415
Varde

Andelsbanken

A. m. b. A.

VARDE AFDELING
Tlf. 145-745

M. Alexandersen & Søn

Møbelhandlere
Varde - Nørregade 26
Tlf. 117

Vestjysk Trælasthandel

Varde Betonfabrik
Haakon Kunøe & Aage Pedersen
Varde

H. PEDERSEN

Bageri og Conditori
Leverandør til Jernbaneetatens
Personale.
Søndergade 4 . Tlf. 196
Varde

De Bornholmske Jb.

En delegation på fire mand med amtmanden og direktør Milner i spidsen har været på besøg i Norrköping for at se på kasseapparater til banens rutebiler. Dette synes at have bragt store dele af den bornholmske befolkning ud af ligevægt. Der tales om rejsegalskab, og at amtmanden har kunnet finde det foreneligt med sit embedes værdighed at tilsidesætte hensynet til alm. sømmelighed i en grad som her er sket. — Det store røre må nok ses i forbindelse med, at banen har set sig nødsaget til at opsigte 10 af det faste personale fra 1. april som følge af Gudhjembanens nedlæggelse. Samtidig udtales der nu harme over at banen er nedlagt og kommunerne får besked på fremtidig at vise lidt selvstændig tankegang, når der behandles spørgsmål om baners nedlæggelse, og ikke blot betragte sådanne anliggender som efterretningssager.

Ålborg Privatbaner

Banernes og DSBs fællesandragende om koncession på hurtigrute mellem Holstebro og Ålborg er påny afslået af lands trafikudvalget. Men man har endnu ikke opgivet håbet, siger banens formand.

Banen har nu sidst på måneden modtaget de sidste to dieselloko samt to rangertraktorer, der er kommet fra England. De nye traktorer er forsynet med en 90 hk Leyland dieselmotor, og når banerne har valgt denne type motor skyldes det, at banerne i forvejen har motorvogne, skinnebusser og omnibusser, der er forsynet med Leyland motorer. Den ene traktor stationeres i Ålborg og den anden i Nørresundby havnest. Disse to traktorer ventes at spare banen for 100.000 kr. årligt.

For det nye regnskabsår er budgetteret et underskud på 3,5 mill. kr. for alle banerne, men derefter ventes rationalisering og modernisering at skulle slå igennem.

Hjørring Privatbaner

I tiden 20. juni—19. august vil der blive gennemgående vogne mellem Nyborg og Hirtshals.

Som meddelt i sidste nr. standses driften på strækningen Hjørring—Hørby for personer og indlevering af gods til denne bane d. 15. marts således, at banen har dagene indtil 1. april til at afvikle godset på.

En snes løst antaget personale bliver dermed arbejdsløse, medens det faste personale flyttes til de andre banestrækninger, hvor 12 løstantagne må vige pladserne for det faste personale fra Hørbybanen.

★

I korthed

Det er i denne måned 25 år siden Næstved—Præsto—Mern-banen satte sit første brugbare motorloko ind i driften. Dette loko var leveret af Scandia, Randers, og blev efter heldige prøvekørsler omtalt og karakteriseret som »næsten lydløs« i hvert fald i sammenligning med et andet maskineri fra Nakskov, der var prøvet og kasseret et årstid forinden.

Østsjællandske jernbane vil til foråret påbegynde ombygning af banens 3 store og 4 mindre broer over vandløb på strækningerne. De er alle bygget i årene 1875—79, men er ikke beregnet til den togvægt, der køres med i dag. Dette arbejde er et led i banens moderniseringsplan, og når broerne nu udføres i jernbeton, vil der spares en masse vedligeholdelsesudgifter derved.

Troldhedebanens ny direktør Olivarius fører for tiden forhandling med et reklamebureau om opsætning af reklamer på banens godsvogne. Banen har købt en skinnebuspåhængsvogn af Ålborg Privatbaner for 62.500 kr. På Vorbasse og Sdr. Felding opsættes daglyssignaler. På statens foranledning opstilles der automatisk bomanlæg i Stakroge og to ved Sdr. Omme. Endelig forsynes banens skinnebusser med el-udløsning for tryklufsbremsen, hvilket skulle muliggøre total opbremsning på 80 m spor.

Hammelbanen har gjort den glædelige overraskelse at banens regnskab i forhold til samme tidsrum forrige år viste en forbedring på 50.000 kr. Banen vil anskaffe et par trambusser med plads til 12—14 passagerer, der skal bruges som hjælpevogne ved de forskellige ruter, ligesom man vil leje disse ud til mindre selskaber.

Rutebildirektør Salomon fremsatte i Tikøb sogneråd, som han er medlem af, tilbud om at overtage Hornbækbanen, han havde selv 200.000 kr. og kunne ialt skaffe ½ mill. kr. Men kong Peter siger det er

umuligt, det kan hverken lade sig gøre af trafikale eller af økonomiske grunde, men tror han stadig på det, må han henvende sig til trafikministeriet.

★

Fødselsdage

Togfører M. Hegnhøj, Ålborg Privatb., fylder 60 år d. 13. marts. Jernbane-Bladet bringer samtidig med lykønskning på dagen, en tak til den ungdommelige og sprællelevende fødselar for den store interesse han gennem flere år har vist bladet, og der er jo ikke langt igen før vi skal fejre abonnement nr. 100 fra A. P. — Tillykke med dagen og fremtiden.

-bro.

Togfører V. Jørgensen, Ålborg Privatb., fylder 60 år d. 17. marts. Vi kender Jørgensen, som en arbejdsmand, en jernbanemand til fingerspidserne, som en i alle måder og over for alle venlig mand, hvilket jo ikke mindst i vore dage har en særlig betydning med hensyn til det rejssende publikum. Held og lykke på dagen og i fremtiden.

-højry.

Stationsmester M. C. Stæhr, Birkelse, fylder 60 år den 28. marts. Stæhr er kendt som en dygtig og elskværdig jernbanemand, der har orden i både sine egne og i stationens sager, og så har han sin specielle hobby: torsdagskoncerterne. Vi ønsker tillykke på dagen med de bedste ønsker for den kommende tid.

-højry.

★

Dødsfald

Stationsforstander J. Schiermacher, L. J., Bandholm, 62 år.

Baneformand J. H. Petersen, L. J., Nakskov, 57 år.

Overtrafikassistent J. K. Jørgensen, A. P., Ålborg G., 55 år.

Pens. baneformand Marius Hansen, Farum.

Lokofører Kr. Martens, Odder, 62 år.

Pens. baneformand J. Andersen, Gadstrup, 87 år.

Pens. vognopsynsmand A. Andersen, Strib, 87 år.

A. M. & O. Aagaard Hansen

exam. Tandteknikere

Jernbanegade 9 . Tlf. 986
Hjørring

Jacob P. Sørensen & Søn

Blikkenslager, aut. Vand- og Gasmester, Centralvarmeanlæg
Køkkenudstørsforretning

Skagen . Sct. Laurentiivej 73
Tlf. 82

BRDR. HØNGAARD

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

Aalborg

Henning Buus

Vand - Gas - Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for DSB

Værksted: Christiansgade 56
Aalborg . Tlf. 9666

Aalborg Banegaards Service

v/ P. Kjeldgaard
Her kan De blive barberet,
vasket og få skoene pudset.
Aalborg Banegaardstoilet



isolerer mod
Varme - Lyd - Kulde
Aalborg . Niels Ebbesensgade 3
Tlf. 3163

HUMA Grønnegaard

Aalborg - Prinsensgade - Tlf. 9391
Tapet, Farver, Lakker - Lev. til DSB

Pølsefabriken »Gøl«

Jørgen B. Jensen

Skalborg

Tlf. 162

Willy Heyn Jensen

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

Brønderslev Mineralvandsfabrik

ved A. Poulsen
Brønderslev . Gravensgade 5b
Tlf. 346

Frits Halvorsen

Entreprenør
Betonvarefabrik

Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

Harry Hansen

Vraa Blikkenslager- Centralvarme- og
Sanitetsforretning
Udfører Arbejder for DSB
Vraa - Nygade - Tlf. 216

C. STEERUP

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Vraa - Telf. 85

L. N. Rasmussen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB
Jerslev Jyll. . Tlf. Jerslev 86

Thisted

Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-
og Gasmester
Udfører Arbejder for DSB
Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772

Aktieselskabet

J. D. Koopmann's Svineslagteri i Thisted

E. Rosenberg

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

Niels Skaarup

Blikkenslager - Aut. Vand- og
Gasmester
Udfører Arbejder for DSB
Thisted . Østergade 11 . Tlf. 441

HANS BREDAHL

Jern og Staal

Thisted - Tlf. 637 - 1171

Sydthy

Andels-Svineslagteri

Hurup . Tlf. 171

Banegaardskiosken Holstebro

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

H. Dupont

Aut. Elektro-Installatør
Udf. Arbejder for Ørnhøjbanen
Holstebro . Nørregade 36 . Tlf. 653

Johs. Søby

Kolonialhandel
Vine - Spirituosa - Konserves
Holstebro . Stationsvej 20 . Tlf. 470

Johs. Hansen & Søn

Smedeforretning
Aut. Vand- og Gasmestre
Leverandør til DSB
Struer - Strandvej 4 - Tlf. 38

Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for DSB
Frederikshavn . Emilievej 3
Tlf. 1497

Sønderjylland

Uffe Møller

Aut. Elektro-Installatør
Udfører Arbejder for DSB
Tinglev . Tlf. 4056

Karl Fr. Schmidt

Brøndborer, Blikkenslager og
Installationsforretning
Christiansfeld . Tlf. 11

Emil Thiesen

Sadelmager & Møbelpolstrer
Udfører Arbejder for DSB
Tønder - Kogade 3

Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Chr. Jørgensen

Tømrermst. og Entreprenør
Udfører Arbejder for DSB
Haderslev . L. Bakkevej 3 . Tlf. 21553



„ARNOLIN“

Farve og Lakfabrik
Over-Jerstal . Tlf. 82
Første Klasses Kvaliteter til rimelige
Priser. Indhent Tilbud.
Leverandør til DSB

Kolding

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio
Udfører Arbejder for DSB
Kolding . Jernbanegade 21
Tlf. 952-953-2437

H. og F. Sloth

DSB Vognmand
Kolding . Tlf. 51

Sydjysk Trælasthandel, C. F. Müllers Eftf. ½

Kolding . Bredgade 16
Tlf. 47 - 2802

Møller & Sørensen

Damp- Sav- og Høvleværk
Udfører Arbejder for DSB
Kolding . Clemensgade . Tlf. 33

Pens. stationsforst. P. E. Frederiksen, Skørping og Birkerød, 78 år.

Pens. motorfører J. M. Alstrup, Enghave mdt., 73 år.

Portør E. J. Brasen, Kh, 69 år.

Vognopsynsmand A. M. Rasmussen, Frederiksberg, 61 år.

Togfører L. K. Messerschmidt, Kh, 61 år.

Pens. banearbejder Niels J. Jensen, Holstebro, 82 år.

Pens. lokofører Carl T. Andersen, Struer, 76 år.

Pens. N. P. Pedersen, Skjern, 76 år.

Pens. overportør N. K. K. Kristensen, Frederikssund, 72 år.

Pens. togfører N. P. J. Nielsen, Herning, 73 år.

Pens. overbaneformand N. P. Villadsen, Gørlev, 66 år.

Pens. overportør N. P. J. Blendstrup, Randers.

Pens. vognopsynsmand H. C. Nielsen, Kh, 60 år.

Lokofører Carl J. Christensen, Helgoland, 59 år.

Lokofører J. K. Andersen, Struer, 58 år.

Overtrafikassistent H. Borup, i. bane-kontor, 52 år.

V., og ikke som i sidste nr. anført nr. 62 A.

Formanden.

S. Dyrup & Co. A/S

1928 - 2. januar - 1953

Er der nogen ved banerne, der ikke kender firmaet S. Dyrup & Co. A/S, det er vist ikke mange, og man er straks klar over, hvorfor firmaet er så landskendt — det er selvfølgelig STÅLHUD på vore mange jernbanebroer, der gør firmaet kendt blandt banernes personale. Men det er jo ikke blot STÅLHUD firmaet fremstiller, der er også det vidt bekendte beskyttelsesmiddel mod rust SYNTAL — den syntetiske emaille, 4 timers lakken, de nye plasticmalinger og mange andre.

Nu ligger det lige for at antage, at her er tale om et gammelt firma, og så er virkeligheden, at firmaet d. 2. januar fejrede sit 25 års jubilæum, så man er næsten fristet til at tro, at firmaet er vokset op sammen med jernbanebroerne, men de 25 år har været noget nær et eventyr, et af dansk erhvervslivs store eventyr hvordan S. Dyrup & Co. A/S blev til.

Stifteren Sigurd Dyrup havde det held i sine eksamensår på Polyteknisk Lærestalt at komme på nært hold af lærestaltens direktør G. A. Hagemann, der gav den unge Dyrup idealer og impulser, der virkede hans liv igennem. Han traf ligeledes Ejnar Thorsen og senere Axel Monberg, de nuværende indehavere af Monberg & Thorsen A/S. Efter sin eksamen kom Dyrup til Amerika, hvor han kom ind i farve- og lakindustrien. Efter en årrække vendte Dyrup hjem til Danmark med nogle tusinde dollars i lommen.

Ude på Klintevej i Brønshøj, nærmest i en villa, lå en lille farve- og lakfabrik Johs. Nordsigs fabrik. Her tiltrådte Dyrup som kompagnon i 1924, men Dyrup opdagede hurtigt, at hans kompagnon ikke så på fabrikkens øgede produktion og omsætning med samme øjne som Dyrup, og han var nærmest indstillet på, at tage til Amerika

igen. Men nu kom de gamle venner Monberg og Thorsen igen ind i billedet, og de tre venner dannede nu et konsortium, der den 2. januar 1928 overtog Johs. Nordsigs fabriker, og gædermed var grunden lagt til S. Dyrup & Co. A/S og Dyrup gav selskabet sin start med disse ord:

— at fremstille de bedst mulige kvaliteter,

— at give kunderne den bedst mulige service.

At realisere dette i den lille villafabrik på Klintevej kunne være svært nok. Men produktion efter produktion blev sat i gang, og ikke mindst den omhyggelige kontrol med hver enkelt vare, som Dyrup havde lært i Amerika, gjorde sit til, at fabrikkens produkter hurtig vandt indpas blandt farvehandlere og forbrugere.

Det vil føre for vidt her, at fortsætte fabrikkens eventyrlige udvikling, selv om det kunne være fristende nok, men det skal dog anføres, at en af grundene til succesen lå i det intime forhold, der herskede mellem ledelse og arbejderne i virksomheden.

I 1934 købte firmaet en grund på 16 tdr. land ved Tinghøj Batteriet i Gladsaxe, og her voksede så »Den hvide by« op med selskabets nye fabrik som vi kender den i dag.

Allerede i 1949 kun 57 år gammel døde firmaets stifter S. Dyrup. Han var dengang fuld af virkelyst og fremtidsplaner, men hans konstitution var undergravet, og den ellers fra naturens hånd så stærke mand var undergravet.

S. Dyrup & Co. A/S fortsætter nu den store virksomhed med direktør C. Hill-Madsen som leder af den landskendte virksomhed.

S. Dyrup & Co. A/S

Farve- og Lakfabrik

Søborg . Gladsaxevej 300
Tlf. Søborg 3000

FORENINGS-MEDELSELSER



Frimærkeklubben DSB meddeler, at klubben nu har fået mødelokale på Kh, Bernstorffsgade 16, 1. kælderetage, og der er fremdeles mødeaften d. første og tredje onsdag i hver måned, og vi beder interesse-rede om at se ind til os en af disse aftener, nu da vi har fået mere centralt beliggende mødelokale.

Endelig gør vi opmærksom på, at for-mandens adresse er: Stationsbetj. John E. Larsen, Vesterbrogade 64 A², København

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

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



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

Aarhus

SVØMMEHALLENS

Herre- og Damesalon

v. H. S. Bräuner

anbefales med alt moderne Haarpleje

Aarhus . Tlf. 8293

Nicolin Hansen

Aut. Gas- og Vandmester

Vand - Gas - Varme - Sanitet

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 10454

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 12755

Bogbinder N. J. UTH

S. O. Sorensens Eftf.

Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.

Aarhus . Dybbølgedgade 5 . Tlf. 13487

Irma Pallesen

Damefrisørsalon

Moderne Haarpleje

Aarhus . Finsøngade 61

Tlf. 12902

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori

Leverandør tll DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 23

Tlf. 2053

Damefrisørsalonen

v/ A. Grünert

Alt i moderne Haarpleje

Hj. af Ny Munkegade og Samsøgade

Aarhus . Tlf. 12142



LIND HANSEN
KULTORVET 14 · C. 6286
LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLEDMALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN



Fast ansættelse

Ved en rundbordskonference fortalte generaldirektør E. Terklesen nylig et par oplevelser:

Skal man tale om forholdet mellem offentlig og privat ansættelse, bør man straks gøre sig klart, at offentlig beskæftigelse er mange ting, ganske som privat er det. Jeg har lyst til at begynde med to små historier, der, synes jeg, siger noget om statsansættelse. Jeg var i mange år personalechef i DSB og havde derfor at gøre med udvælgelsen af trafikalever. Når man på forskellig måde havde prøvet dem, der søgte, plejede jeg at spørge hver enkelt: — Hvad ved *De* om jernbanen, og *hvorf*or vil *De* til jernbanen?

En dag svarede en 16-årig pige fra vestjylland, tilsyneladende frisk og med mod på livet: — Jo, for dér får jeg pension. Dertil sagde jeg: — De lægger ikke (som Stalin) en 5 års plan, men et 50 års program. De er 16 nu og kan få pension, når De er 65, og så kan det endda være, at De gifter Dem og er borte længe inden. — Der er såmænd ingen, der vil have mig, svarede den 16-årige.

Jeg tager dette eksempel frem, fordi det rummer noget centralt: udsigten til pension, forvisningen om en sikret alderdom. Min *historie* nr. 2 er fra samme år, men fra København. En dreng, lille, lidt forsagt, ville gerne til jernbanen og sagde, da jeg spurgte ham hvorfor:

— Jo, så bliver jeg aldrig arbejdsløs! Jeg så for mig denne drengs hjem, uden tvivl præget af angsten for arbejdsløshedens spøgelse. *Dér* var det altså den sikre beskæftigelse, der lokkede.

Nu passede mavesækken

Banebetjent Sporkjær havde længe lidt af dårlig mave og måtte til sidst lade sig indlægge på hospital, hvor man opererede det halve af hans mavesæk bort. Da han atter blev rask og mødte til tjeneste igen, kom stfst. og spurgte Sporkjær, hvordan han havde det og hvordan det gik.

— Jo tak, nu passer mavesækken til lønnen!

Livsforsikring

Der findes som bekendt nogle stykker ved banerne, der har sat sig som opgave at sørge for, at alle ansatte får en livsforsikring. En dag var en af disse kommet ud for at få ledvogter Overgang forsikret, men det var nu nærmest konen, der var imod det. En banebetjent, der var kommet til stede blandede sig i snakken:

— Jo, ser I i det selskab, som Kræsten forsikrer til, der udbetaler de ikke forsikringssumme dersom Overgang han dør først, men de kommer bare med en anden stodder!

Årsag og virkning

— Hvad er grunden til, at der sker færre togulykker end bilulykker?

— Ja, det er vel fordi lokoføreren aldrig får lyst til at kysse fyrbøderen!

Kærlighed og hat

— Du elsker mig ikke mere!

— Hvorfor tror du ikke det?

— Ingen mand kan elske en kvinde, der må gå med sådan en hat som jeg!

To var nok

To remisearbejdere var ved at pudse et kobberør. En ingeniør kom forbi, standse og så lidt på arbejdet.

— Er det virkelig nødvendigt med to mand til det arbejde?

— Ja, men tre er for meget!

Driftssikkerhed

En station var blevet moderniseret, og der var kommet »træk og slip« på toiletterne. En af de ældre på stationen kunne ikke få apparatet til at skylle ud, men en tilkaldt portør fik det ordnet med et rask lille tag.

— Ja, sagde den gamle, men det var nu li'godt mere driftssikkert med de' gamle lokum!

og så var der —

signalbetjenten, der sagde til formanden, at han havde krav på 8 timers arbejde hver dag!

Marie Jørgensens Pigeskole

Forberedelses- mellem- og realskole

Odense Studenterkursus

Statsanerkendt eftermiddagskursus for mænd og kvinder.

KAJ V. MOLLERUP,

Sct. Hans Plads 3-5 . Tlf. 2074

bedst 14-15

København

P. F. JENSEN & CO.

SYMASKINER

Importør fra

G. M. PFAFF A. G. . Kaiserslautern

Eneimportør af

MAUSER SPECIALMASKINER

København K . Borgergade 15

Telefon: Byen *8091

Dansk Central Agentur ^{1/5}

Stormgade 20

København V.

Michelin Gummi Comp. ^{1/5}

Vanløse . Indertoften 7

Tlf. Damsø 8448

Dansk Frøavls Kompagni og Markfrøkontoret (Trifolium) ^{1/5}

Kontor, Lager og Renseri

Carl Jacobsensvej 29-33

C. 84 (5 Lin.)

Søborg Vognlæderfabrik

Søborg . Vangedevej 235

Tlf. Søborg 189-1160-5958

MODELJERNBANE

Løsdele til Bygning af Modeltog med alt Tilbehør, saasom Lokomotiver, Vogne, Skinner, Signaler m. v. i Skala HO, Størrelse 1:87^{1/2}, Sporvidde 16,5mm og Skala O, Størrelse 1:45, Sporvidde 32 mm. Ill. Katalog tilsendes mod Indsendelse af 1 Kr. + Porto.

MODEL og HOBBY

København K, Løvstræde 2, Byen 3010
Postkonto 73521



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K

Tlf. Byen 4195

Tarm

Magnus Jepsen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Tarm . Vardevej

Tlf. 99

Tarm Installationsforretning

Th. Hays Thøgersen

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for DSB

Tlf. Tarm 24

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik

Tarm, Tlf. 16—34

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker

Vand - Varme - Sanitet

Udfører Arbejder for DSB

Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

H. C. GADE

Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarmeanlæg - Sanitet

Skjern . Finderupvej 2

Tlf. 169

Sydvestjydske Teglværkers Salgskontor

v/ Direktør A. Hjelm

Ølgod - Vestergade 13

Telf. 58

»NYMØLLEN«

v. H. C. Thyregod

Ølgod . Tlf. 115-120

Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44

Vejen Automobillakereri

Malermester Hermann Hass

Udfører Arbejder for DSB Rutebildrift

Vejen . Borgergade 40 . Vejen 301

Køge

Installationsforretning

Brdr. Olsen

Udf. Arbejder for DSB og Privatb.

Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301

LAURITS NIELSEN

aut. Elektroinstallatør

Udfører Arbejder for DSB

Kibæk . Tlf. 73

Bjerringbro

Johs. Laursen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Bjerringbro . Nørregade 15

Tlf. 220

Aage N. Nielsen

Tømrermester

Udfører Arbejder for DSB

Bjerringbro . Østergade 11

Tlf. 16

Sigfred Jørgensen

Herre- og Uniformskræderi

Lev. til DSB Rutebiltjeneste

Bjerringbro . Nørregade 11 . Tlf. 250

M. Dalsgaard

Aut. Installatør u. E. G. O.

og Bjerringbro E/V

Udfører Arbejder for DSB

Bjerringbro . Storegade . Tlf. 113

Bjerringbro

Vulkaniseringsanstalt

v/ Poul Sørensen

Udf. Arbejder for DSB Rutebiltj.

Bjerringbro . Reberbanen 1 . Tlf. 62

Hadsten

^{1/5} Hadsten Tømmerhandel

Hadsten . Aagade . Tlf. 130

A. M. Therkildsen

Tømrermester

Spec. Kornsiløer

Hadsten . Tlf. 138

Carl Jensen

Exam. Gas- og Vandmester

Varme - Sanitet -

Vandværksanlæg

Hadsten . Nørregade 12 . Tlf. 14

Peter Laursen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Løgten

Tlf. Skjødstrup 165

Odense

H. L. Rasmussen

Slagtermester

1. Kl. Kød, Flæsk og Paalæg anbefales
Jernbanernes Personale.

Odense . Nørregade 71
Tlf. 2552

Henry Olsen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB

Odense . Tietgens Allé 20
Tlf. 9158

Andersen & Holst

Malerfirma
Udfører Arbejder for DSB

Østre Stationsvej 13
Odense . Tlf. 284-1390

S. A. Christensen

Blikkenslager
Aut. Gas- og Vandmester
Leverandør til DSB

Odense . Vindegade 80 . Telefon 789

Kjeld Pedersen

Ingeniør - Entreprenør

Odense - J. L. Heibergsvej 53
Tlf. 11205

Odense Vinduespolerings Kompagni

Udfører Arbejder for DSB
Vi polerer hele Byen

Odense . Sct. Jørgensgade 45 . Tlf. 7777

Vilh. Pedersens Eftf.

Vognmandsforretning

Al Kørsel med 2 tons Lastbil

Fruens Bøge . Jernbaneallé 18
Tlf. Dalum 1163

Installationsforretningen

Alliance

Forretningsfører: Ove E. Larsen

Odense . Thorsgade 1
Tlf. 12431

A. V. Löwenstein

Malermester

Odense
Østerbro 112 . Tlf. 11691

Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugeresælges
kontant eller Rate.

Reparationer af enhver Art udf.

Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

Odense

Lauritz Andersen

Bageri og Konditori

Lækre og velsmagende
Fødselsdagskringler og Kager

Odense - Ø. Stationsvej 7 - Tlf. 2271

Bryggergaardens Konditori

Vestergade 11 - Tlf. 2860

Filial: Skibshusvej 107 - Tlf. 2324

Odense . Viggo Andersen

Aage Rasmussen

Kolonial, Vin & Delikatesser
1. Kl. Varer - Billigste Priser

Odense
Albanigade 22 . Tlf. 1780

Josef Franke

Kød - Flæsk - Paalæg
Altid 1. Kl. Varer

Odense . Fisketorvet 2
Tlf. 6218

Ove Johansen

Slagterforretning

Odense . Sdr. Boulevard 49
Tlf. 6417

Hans Bruun

Murermester
Udfører Arbejder for DSB

Ringø . Vestergade 11
Tlf. 167

Aksel Jørgensen

Tømremester
Udfører Arbejder for DSB

Ringø - Odensevej
Tlf. 489

Gerhard Jensen

Aut. Vand- og Gasmester
Centralvarme - Sanitet

Udfører Arbejder for DSB
Ringø - Søvej 8 - Tlf. 120

E. H. Christiansen

Malermester
Udfører Arbejder for DSB

Svendborg - Nyborgvej 15
Tlf. 1159

Sofus Hansen

Aut. Skorstensfejermester

Udfører Arbejder for DSB
Skaarup . Tlf. 47

R. J. Kroun

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Ullerslev

Tlf. 162

Brande

Sparcyklefabriken

Golbækdal

Reparation - Reservedele

Brande . Tlf. 123

Joh. Hansen

Aut. Elektroinstallatør

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for DSB

Brande . Storegade 15 . Tlf. 45

S. Enkelund

Tømremester

Savværk - Maskinsnedkeri

Udfører Arbejder for DSB

Brande . Tlf. 215

Trustrup

Aa. Broni Christensen

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for DSB

Trustrup . Stationsvej . Tlf. 22



Th. Kjær

Aut. Elektroinstallatør

Udfører Arbejder for DSB

Trustrup . Tlf. 68

Alfred Paulsen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Trustrup . Tlf. 42

Sigv. Aarestrup

Aut. Skorstensfejermester

Udfører Arbejder for DSB

Trustrup . Tlf. 67

Mørke

EL



J. Bergmann Larsen

Aut. Installatør

Mørke

Tlf. 65

Arne Pedersen

Tømremester

Udfører Arbejder for DSB

Mørke . Tlf. 103

B. Andersen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Mørke . Tlf. 157