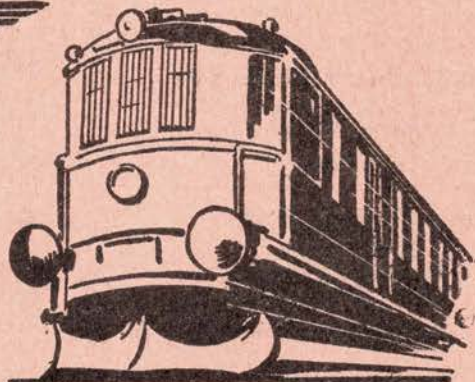
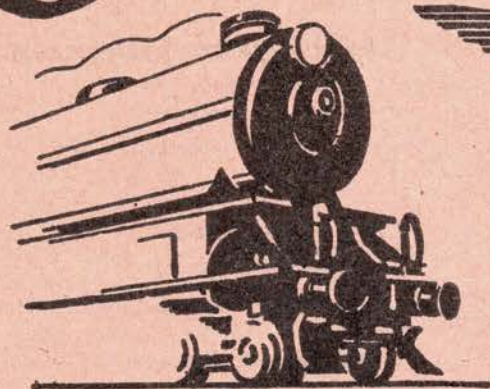


# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

10. årgang nr. 11

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

November 1953

## NOVEMBER NUMMER

### INDHOLD:

Kan togene køre hurtigere?.....	Side 285
Månedens emner .....	« 286
Danske stationer: »Fruens Bøge« ..	« 287
Læserne skriver .....	« 287
Sagt og skrevet .....	« 288
Det er ikke alle der ved .....	« 289
Hurtig billet service .....	« 289
Månedens interview .....	« 290
Mens vi venter på tog .....	« 292
Erindres det? .....	« 294
Årets julegavebog .....	« 295
Ombygning af sporanlæg m. v. på Esbjerg st. ....	« 296
Jernbane rutebilerne .....	« 298
Domme i jernbanesager .....	« 300
Månedens magasinet .....	« 300
Privatbane nyt .....	« 303
Ud og ind .....	« 307
Foreningsmeddelelser .....	« 307
»Hunden på« .....	« 308



### SNOWCEM WATERPROOF CEMENTPAINT

*forskønner og vandtætner på en gang og er den billigste og holdbareste  
overfladebehandling af*

murværk - beton - puds - Eternit

**BECK & JØRGENSEN A/S**

FARVE- OG LAKFABRIK. NØRREGADE 13, KØBENHAVN, CENTRAL 1980



## Holbæk

### Osvald Thoudal

Blikkenslagermester  
Sanitet - Centralvarme  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Nørreløed 16 . Tlf. 841 v

MALERFIRMAET

### Jens P. Petersen & Søn

v/ Poul Petersen  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Fuglsvej 9 . Tlf. 2141

### Henry Smiths Eftf.

v/ H. Haagensen  
Blikkenslagermester  
Gas . Vand . Sanitet . Centralvarme  
Holbæk . Ahlgade 9 . Tlf. 137

### Knud Müller

Entreprenør og Tømrermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Marjanevej 4 . Tlf. 2278



*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Markedspladsen 3 . Tlf. 116

### Halvor Roed

Glarmester  
Ruder indsættes . Billeder indrammes  
Bilruder  
Holbæk . Kirkestræde 2 . Tlf. 483

### P. J. Weinreich & Søn

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

Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

### J. L. Nielsen

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

Holbæk . Ahlgade 17 . Tlf. 869

### Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen  
Aut. Gas- og Vandmester  
Sanitet - Centralvarme  
Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19  
Tlf. 1963x Privat: Tlf. 1639



## M. JESPERSEN

Aut. Skorstensfejermester

Holbæk . Rosen 6 . Tlf. 669

## Sjælland

### Sv. Aa. Nielsen

Brolægger & Entreprenør  
Aut. Kloakmester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Holbæk . Riffelhavevej 19 . Tlf. 1424

### JAS Cykler og Radio

Herre- Dame- og Barnecykler  
Knallerter - Støvsugere - Barnevogne  
1. Kl. Reparationsværksted  
Roskilde . Gullandsstræde 4 . Tlf. 420

### Bageriet

v/ B. Rasmussen  
Friskbagt Brød hver Dag  
Spec. Luksuskringler . Wienerbrød  
Roskilde . Skomagergade 9 . Tlf. 1306

### Chr. V. Jørgensen

Murermester & Entreprenør  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Ugerløse . Tlf. Ugerløse 150

### Chr. Petersen

Blikkenslagermester  
Sanitet, Blikkenslagerarb., Centralvarme  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Hvalsø . Jernbanevej 8 . Tlf. 53

### Jørgen Christensen

Aut. El-Installatør  
Alt elektrisk Arbejde udføres.  
Tilbud og Overslag gives uden  
Forbindende.

Slagelse . Løvegade 30 . Tlf. 997

### Harald Larsen

Bageri & Conditori  
Altid friskt og lækkert Bagværk  
Morgenbrød bringes  
Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

## Chr. Aaris

TØMRERFIRMA  
Indehaver: STELLA AARIS-LARSEN  
Leder: BØRGE JENSEN  
— NÆSTVED —  
FARIMAGSVEJ 17. TLF. 335.

### A/S Sydsjællands Jernforretning

telf. — Næstved — 3300

### Køge

#### Installationsforretning

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

## Fyn

### Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges  
kontant eller Rate.  
Reparationer af enhver Art udf.

Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

### Aksel Lykke Jørgensen

Landsretssagfører  
Frits Steffensens Eftf.  
Odense . Vestergade 62  
Tlf. 1428

### Ove Johansen

Slagterforretning  
Odense . Sdr. Boulevard 49 . Tlf. 6417

### Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer  
Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

### Hans Jørgensen & Søn

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

### Axel Justesens Bageri

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

### Harry Petersen

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

### H. Andersen

v/ J. Jensen  
Smed og Karetmager  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Faaborg . Vestergade 20 . Tlf. 275

### Sofus Hansen

Aut. Skorstensfejermester  
*Udfører Arbejder for D.S.B.*  
Skaarup . Tlf. 47

### Allerslev Skræderforretning

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

Det er Kvalitetsbrød fra

### Thers Bageri

man forlanger.  
Leverandør til DSB  
Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

# Kan togene køre hurtigere

*Fra »apostlenes heste« til nutidens trafik*

Vi, der har levet indenfor det sidste århundrede og været med i den rivende udvikling, der er foregået i alle grene af teknikken, ikke mindst hvad samfærdselsmidlerne angår, er tilbøjelige til at mene og regne med, at udviklingen vil fortsætte i tiden fremover. Ja, vi nærmest kræver en fortsat forøgelse af den hastighed og komfort, hvormed vi selv og vore varer kan blive flyttet fra sted til sted. Dette krav stilles ikke mindst til jernbanerne, der efterhånden føler det som en livsbetingelse at kunne imødekomme kravet, da ellers andre trafikmidler træder til.

Men — kan jernbanerne forøge befordringshastigheden væsentligt? Eller er hastighedsgrænsen for tog såvel som for andre befordringsmidler allerede nået? Man hører ofte klager over, at togene ikke kører hurtigere nu, end de gjorde for mange år siden. Man vil ikke alene køre hurtigt, man vil køre hurtigere, stadig hurtigere. Men er det mon ikke sådan, at enhver ting har sin begrænsning, også hvad hastighed angår? En grænse, der ikke kan overskrides væsentligt uden alt for store økonomiske ofre og for stor risiko. Og vil der ikke igen komme en tid, hvor man slår sig til tåls med, at man ikke kan rejse hurtigere?

Et blik på forholdene, som de har udviklet sig gennem tiderne, vil måske kunne hjælpe til forståelse af spørgsmålet.

I begyndelsen havde menneskene ikke andre midler til at befordre sig fra sted til sted end deres egne ben, og ret hurtigt nåede man en

almindelig maksimalhastighed, der ikke senere lod sig forøge. Så fandt man på at bruge ridedyr, og senere at lade dyrene trække vogne. Også hermed fandt man en almindelig maksimalhastighed, som stort set ikke siden forøgedes. Tilsvarende gjalt befordring over vand. Og hvad der var det vigtigste, man slag sig til tåls med forholdene, som de nu engang var. Bortset fra de ønskedrømme, der altid vil gøgle i menneskers sind, var man tilfreds med at vide, at man ridende, kørende eller sejrende kunne rejse der eller der hen på den eller den tid og ikke hurtigere, og menneskene levede lige lykkelige gennem årtusinder.

Så lavede man dampskibe og jernbaner, det er jo slet ikke så længe siden, og farten forøgedes revolutionerende. Ikke mange år efter at det første damploko var taget i brug, lavede man loke, der kunne løbe 100 km/tim. og inden længe fik man også baner, som nogenlunde svarede til denne hastighed. Der står vi praktisk talt den dag i dag.

Omkring århundredskiftet opfandt man cyklen, automobilet og

motorcyklen. Også for disse køretøjer har man nået en slags maksimalhastighed, der i praktisk brug ikke lader sig væsentligt overskride. Det vil sige, man kan sagtens lave biler og motorcykler, som kan køre langt hurtigere, men man kan ikke uden alt for stor risiko køre hurtigere på offentlige veje. Selv på vore bedste veje her i landet er hastigheder på henved 100 km/tim. hasarderede, dette fremgår med al ønskelig tydelighed af færdselsulykkernes antal. Man kan også sagtens lave loke, der kan løbe flere hundrede km/tim., men man har ikke baner til sådanne hastigheder, og at bygge dem vil være uoverkommeligt.

Det ser altså ud til, at jernbanerne allerede for over et halvt hundrede år siden har nået, hvad man stort set kan kalde deres praktiske maksimalhastighed, d. v. s. omkring 100 km/tim. At man siden har udbygget enkelte baner og anskaffet en del rullende materiel til en maksimalhastighed på 120 km/tim., ja, i enkelte lande til en lidt større hastighed, er ikke af epokegørende betydning, og er kun væsentlig, hvor det er muligt at gennemkøre meget lange strækninger uden standsninger og uden nedsættelse af hastigheden. Sådanne lange strækninger har vi ikke her i landet. Det eneste sted, hvor togene i en hel time uafbrudt skulle kunne holde en fart på 100 km/tim. eller derover, er København—Korsør. Men da der som regel altid vil være et eller flere steder, hvor hastigheden på grund af reparationsarbejder o. lign. må nedsættes, og et

*De kører bedst med*

**VOLVO**

**Frederiksbjerg Autohandel**

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101

Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)



eller flere signaler, der ikke kan stilles så betids, at opbremsning eller standsning undgås, betyder det ikke så meget.

I andre lande synes forholdene, med ganske få undtagelser, at være tilsvarende, hvilket man også kan se på planerne for de gennemkørende internationale tog, idet disse tog kun opnår en rejsehastighed på 60—70 km/tim. Det hjælper ikke stort og har ingen interesse for de rejsende, om togene imellem når op på svimlende hastigheder, hvis de imellem kører langsomt eller holder længe. Og banerne må jo også tage hensyn til økonomien, store hastigheder koster mange penge til baner, maskiner og brændsel, derimod koster det ikke noget at gøre standsningerne så få og korte som muligt.

På et ret tidligt tidspunkt, da der ikke var konkurrenter, tvang den voldsomt stigende trafik banerne til udelukkende at lægge vægt på at kunne befordre så meget som muligt. Flersporede baner og store, stærke loko, der kunne slæbe lange, tunge tog. Det gik jo alligevel meget hurtigere end på anden måde, så en forøgelse af hastigheden behøvede man ikke at tænke på. Derfor har man ikke i dag baner, der er egnede til uafbrudt hurtigkørsel over lange strækninger.

Nu er en fart på ca. 100 km/tim. jo også en ganske pæn hastighed, som man når langt med, når den holdes uafbrudt i længere tid. Derfor ser man da også, at jernbanernes bestræbelser ikke så meget går i retning af at forøge maksimal-

hastighederne, men man søger derimod at udbygge baner og stationer således, at togene kan køre med fuld fart overalt, og rejsehastigheden nå op i nærheden af maksimalhastigheden. Måske vil der igen komme en tid, hvor menneskene vil være tilfreds med farten, og med en rejsehastighed på 80—100 km/tim. slå sig til tåls?

Landevejstrafikken vil over længere afstande ikke i hurtighed kun-

ne konkurrere med banerne, da vejenes overfyldning med motorkøretøjer nødvendigvis må tvinge hastigheden ned, hvis ikke det hele skal blive alt for blodigt.

Det er rigtigt, at mellem enkelte stationer er rejsehastigheden ikke forbedret væsentligt i mange år. Men er det da ikke også ligegyldigt, om en rejse varer 6 eller 7 minutter? Eller om den varer 15 eller 17 minutter?

## Månedens emner...

### Lillebæltsbroen og togene syd-vest.

Da man byggede Lillebæltsbroen, byggede man samtidig en ny station i Fredericia, de tog ting stod, og står, jo i ret nøje forbindelse med hinanden. Men samtidig lavede man det så tosset, at togene, der kom over broen fra Fyn og skulle mod Kolding for at fortsætte mod Esbjerg eller Padborg, skulle ind til Fredericia og derfra til bage igen. Hvad der var grunden til dette arrangement bliver vel aldrig klarlagt. Muligvis var man bange for, at den store nye station ikke skulle få nok at bestille. Man havde anlagt en stor rangerbanegård, og så skulle der jo også være noget at rangere med.

Nu er imidlertid snart den tid forbi, da man kan tillade sig at ophobe godsvogne og lave moderne rangering med dem. Og det er tvivlsomt, om man i længden står sig ved at lade eksprestogene spille en halv timestid for at slæbe dem ind til Fredericia og tilbage igen. Nogen billig fornøjelse er det heller ikke. Havde man dengang ladet sporene mod nord og syd skilles ved broen, ville man dagligt have sparet ca. 5 km's kørsel med hvert tog og masser af tid, — Fredericia havde nok levet endda.

Det er et spørgsmål, om det ikke end-

nu kan betale sig at lave det om? At bygge de ca. 5 km bane gennem fladt terrain fra broen til Taulov kan ikke være så uoverkommeligt, og de nødvendige tilslutningsanlæg må også kunne udføres uden alt for svimlende udgifter. Selvfølgelig vil det være dyrt at lave, men der vil også kunne spares mange penge dagligt og megen tid for hvert eneste tog.

l.

### Opsparing af fripas.

For de, der er tildelt et begrænset antal fripas, melder der sig hvert år flere problemer desangående. Hvornår kan man tillade sig at bruge det sidste fripas? Skal man hellere betale den eller den rejse, for at gemme fripasset til en længere tur? Og, hvis man ikke har holdt nøje regnskab, mon man nu kommer til at betale for den sidste rejse.

Uvilkårligt kommer man til at tænke på, hvorfor det ikke kan lade sig gøre at spare et eller flere fripas det ene år, så de kunne gå over på næste års regnskab. Eller omvendt, hvis man bruger et for meget i et år, hvorfor kan det så ikke simpelthen trækkes fra det antal, man tilkommer næste år?

Det ville være en betydelig fordel, hvis det var således, og det ville ikke kunne skade i nogen retning. Ingen ville kunne

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



Finere Herrekonfektion — gerne paa Konto med en maanedlig Indbetaling, der passer til Gagen.

**Jeston**

Købmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726

få flere fripas derved, og den smule regnskab, der ville blive mere, må fripasstederne sikkert kunne overkomme uden overarbejde.

Mon ikke personalets organisationer burde tage sig af den sag?

s.

## Læserne skriver



### »Privatbanernes pensionsvilkår.

#### Svar til »aktiv«.

Uden at jeg iøvrigt finder anledning til at gå ind i en polemik om, hvordan privatbanernes lønningsreglement kunne have været udformet, vil jeg gerne fremsætte et par bemærkninger, da man, såfremt »aktiv« svar i Jernbanebladet nr. 10 for oktober 1953 forblev uimodsagt, kan få det indtryk, at mine tidligere oplysninger har været i strid med virkeligheden.

1. Lønningsreglementets § 31, stk. 4 er ændret ved et tillæg II til lønningsreglementet. Ordene »50 % af« er faldet bort. (Da det tidligere er oplyst, at »aktiv« er fra Varde, skal jeg oplyse, at tillæg II for Varde—Nr. Nebel Jernbane er approberet af ministeriet 23. juli 1952 og for Varde—Grindsted Jernbane 24. juli 1952 med gyldighed fra 1. april 1950).
2. Hverken banen eller den omtalte aspirant på 28 år havde ved ansættelsen 1. april 1951 nogen mulighed for at se, at han ved evt. ansættelse 2 år senere skulle betale indskud, da reglerne herom først er indført 1. oktober 1952 efter generalforsamlingsvedtagelse 5. september 1952.
3. Pensionskassen tillader nu en afdragsvis indbetaling af indskud.
4. Der er næppe anledning til at overføre bestemmelserne i pensionskassens vedtægter ang. indskud til lønnings-

## DANSKE JERNBANESTATIONER

68



reglementet. Spørgsmålet om dette indskud må jo nødvendigvis afgøres før tjenestemandens ansættelse, og i adskillige tilfælde har banerne betalt en del af indskudet. Der er således ikke faste regler for, hvad tjenestemanden selv skal betale.

Poul Hjortkjær.

#### Billettaksterne.

Ifølge indlægget i oktober-nr., indsendt af I, angående uretfærdige takster på S-banen, vil jeg gerne fremkomme med følgende bemærkninger:

Jeg synes, at billettaksterne på bybanen er ret billige og systemet rigtig godt, når man på en bybanebillet til 35 øre kan foretage en uafbrudt rejse på to eller flere

stationer, eller hele bybaneringen rundt, eftersom hvad man har brug for. Vil man benytte abonnementsbilletter, kan disse, som vel bekendt af mange, købes for en pris af 1,25 kr. pr. ark, 4 billetter, og hvor man altså her tjener 15 øre på disse rejser. Skulle der være andre takster for hver station, ville det sikkert volde større vanskeligheder for billetkontorerne og kontrollen — og ligeledes publikum, da de på en eller anden måde let ville køre for langt. Benytter man de blå timebilletter til 45 øre, er det tit utroligt, hvor langt man kan køre, og hvad man kan få udrettet i dette tidsrum. Køber man for eksempel en sådan billet på hovedbanegården og vil køre til Hellerup, besøger nogle ærinder der og går tilbage til Hellerup igen, så kan man,



**Ekspresruten over**

**HUNDESTED — GRENAA**



**Det er ikke alle, der ved**

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Troldehedebanen gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg, Holstebro og flere jyske stationer billigt og hurtigst over

**TROLDHEDEBANEN**



såfremt ens billet ikke er fuldt udnyttet, når man passerer billetkontrollen, tage til hovedbanegården igen, selvom billetten er udløbet for Togafgang. De får altså her 15 minutters fri kørsel. Endvidere har vi jo den meget praktiske røde fællesbillet til 55 øre, som gælder både til tog og sporvogn indenfor bybanen, — men denne billet skal man kunne kende godt i alle enkeltheder, — forstå at tilrettelægge og overveje, hvilket trafikmiddel, man først skal benytte til ens forretninger, — og hvorved man snart opdager, hvor meget man kan få ud af denne gode billet.

For ca. 18 år siden kostede en bybanebillet 20 øre og en returbillet til Klampenborg så vidt jeg husker 75 øre — og i dag 1,70 kr., men den gang var pengene jo forholdsvis mindre til de takster, end de er i dag.

Indsenderen nævner også sporvejene. Jeg synes, at deres billetter er ganske udmærkede, og systemet også rigtig godt. Tænk, at man kan køre fra Brønshøj og til langt ud på Amager hos en tandlæge til en bestemt tid og tilbage igen for 45 øre. Dette synes jeg ikke er at være urimeligt. Det var særdeles godt den gang, da sporvejene ændrede deres omstigningsbilletter således, at man kunne skifte vogn og stå af og på igen, hvor man ville. Tidligere var det sådan, at man skulle skifte ved bestemte kryds efter sporvejenes regler, ellers måtte man betale påny, så det var ikke så godt. Indsenderen nævner også postvæsenet brevtakster, — men at det skulle være billigere, fordi brevet kun skulle om i en anden gade i nærheden af vedkomende, som afsendte det, kan jeg ikke indse. Brevet lægges i en postkasse, postbudet tømmer den, bringer brevet til et posthus, som ligger nær eller fjernt, postbudet går ud igen fra posthuset med brevet, — og mon ikke vi skal forstå, at posthuset har noget nær lige meget arbejde med sagerne, hvor vi så end bor. Om taksterne skal kaldes for store, ved jeg ikke; men man kan for eksempel sende et brev på 20 gram til Amerika for 70 øre, det synes jeg ikke er så galt. — Sidst i artiklen skriver indsenderen måske nok lidt spøgefuldt om

den lille splejs på 12 år og det overvægtige menneske. Til dette kan vel kun siges, at jernbanen har sat et overvejet og passende skel af billettaksterne mellem børn og voksne — halv pris for børn mellem 4 og 12 år, tidligere 10 år. Skal man tage det lidt bogstaveligt, så er der vist mange af disse store børn, der fylder omtrent lige så meget som folk i en højere alder, — og med hensyn til de tykke rejsende, så findes der vist ikke så mange af denne voldsomme vægt i alle tog. H.



#### Generaldirektør E. Terkelsen:

Det er — mig bekendt — den første nekrolog over mig. Den motiveres derefter med en manglende cykel og en nu og da utilfredsstillende skildpadde.

Der var en munter mand, der engang sagde, at han ikke for sig selv forlangte en hel evighed, men han ville blot gerne leve en otte dages tid efter sin død for at kunne se, hvem der fulgte ham til graven, og læse nekrologerne. Så nysgerrig er jeg ikke engang, men nu har jeg altså fået den første, forhåbentlig ca. halvandet år før min afgang fra DSB.

#### Fhv. minister Thorkild Kristensen:

— Selvfølgelig skal man ikke nedlægge alle jernbaner, men ligesom der bør være en bevægelighed på arbejdsmarkedet, således at arbejdskraften kan søge over i de produktioner, hvor der er et stigende behov, sådan må vi også have smidighed med hensyn til trafikmidlerne, så kapital og kræfter også her får deres placering. Hvis en bane ikke kan bære takster, der dækker omkostningerne, så er det virkelig ikke på forhånd givet, at man skal sætte taksterne ned for at bevare trafikken. Man bør i sådanne tilfælde overveje, om der

overhovedet mere er en rimelig basis for banernes opretholdelse.

#### Afdelingsingeniør Wessel Hansen:

— Samtidig benytter vi lejligheden til at modernisere statsbanernes telefon- og telegrafsystem, der er båret af stænger, over Fyn. Ledningerne vil blive nedgravet i kabler af den moderne type, hvorigenem der på samme tid kan føres 22 samtaler uafhængige af hinanden. Den nuværende signaltjeneste, som er oldnordisk og blev lavet for 40—50 år siden, trænger i høj grad til den gennemgribende modernisering, som nu er foreslået, udtaler afdelingsingeniøren.

#### Pens. stationsmstr. S. S. F. Nielsen, Skalborg:

— Er 18 år ikke længe at være på samme station?

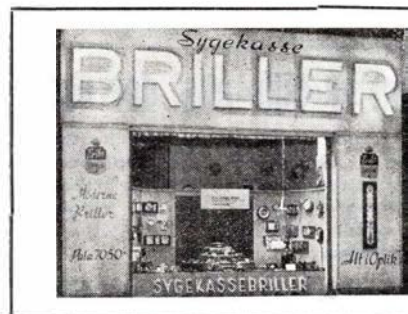
— Stillingen som stationsmester i Skalborg regnes for en gennemgangsstilling, men en række omstændigheder bevirkede, at jeg kom til at blive. Det har jeg ikke fortrudt, selv om det i sin tid var med større skepsis, at jeg som afløser i Fredericia flyttede hertil. Min kone og jeg faldt imidlertid godt til, og vi har haft lykkelige år. Der er ingen tvivl om, at vi kommer til at savne stationen og befolkningen, men vi har hele familien boende på århus-egnen, og den 1. juli var vi så heldige at få en lejlighed midt i Århus. Desuden har vi købt et sommerhus ved Stilling sø, hvor vi glæder os til at kunne tage livet lidt mere med ro og nyde naturen og lystfiskeriets spænding.

Jeg takker i dag, hvor jeg forlader etaten efter 45 års tjeneste, for, at jeg har haft heldet med mig og ikke været skyld i ulykker.

Jeg vil mindes Skalborg, dens borgere og ikke mindst mine dygtige medarbejdere på stationen med taknemlighed.

#### K. W. Eriksen

Civilingeniør — Entreprenør  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Rebild pr. Skørping  
Tlf. Skørping 153 U



### Vil De gerne se godt ud - og se godt?

Vi kan hjælpe Dem med begge dele, hvis De lade os vise Dem, hvor klædelige briller kan være. Vi har til **omgående levering** de mest moderne brillestel for alle aldre og enhver type, tilpasset i teknisk som i skønhedsmæssig henseende, ligesom vi påtager os særfremstilling af briller efter specielle ønsker.

**Gratis synsprøve på de mest moderne apparater. Aut. forh. af ZEISS punktal-brilleglas. Leverandør til Sygekasserne.**

**PALÆ \*7050, Nørregade 53**  
(lige ved hjørnet af Nørrevoldgade)





Det er ikke alle,  
der ved —

# Hurtig billet service

- at den nye perron på Odense st. nu er taget i brug og benyttes af Nordfynske og Nordvestfynske j.b.s tog.
- at Nørreport st. er den station, der har det største antal S-togsrejsende, nemlig 42.500 pr. dag, hvilket er en stigning på 4.500 om dagen fra i fjor. Glostrup linien gav 2000 rejsende flere pr. dag.
- at de sidste takstforhøjelser ved DSB gav godt 4 mill. kr. mere end ventet i første kvartal.
- at DSB Kino, der i fjor havde et betydeligt underskud, i år har et overskud på 736 kr. Det gennemsnitlige besøg udgør 1600 mennesker pr. dag.
- at banegårdsrestaurantør G. Minor, Hille-rød, er flyttet til banegårdsrestauratio-nen i Roskilde.
- at DSBs bænke på perronerne konsekvent laves med en højde af 46 cm. En undersøgelse har vist, at 80 pct. kvinder og 35 pct. mænd kun finder hvile på stole og bænke, der er 42 cm høje eller derunder.
- at togfærgerne ved Korsør lørdagen før oktoberferien overførte 701 biler og bilfærgerne 404 biler. Til sammenligning kan anføres, at togfærgerne pinse-lørdag kun overførte 533 biler.
- at antallet af rejsende fra bebyggelserne syd for Glostrup st. er blevet langt større end ventet. I den anledning er der nu foretaget ekspropriering af arealer til parkering af ca. 600 cykler.
- at der på Gedser st. skal lægges et nyt hovedspor mod vest i hele stationens længde. Mod øst indrettes nye spor, der kan tage ca. 50 godsvogne. Endvidere er det blevet nødvendigt, at der laves ny parkeringsplads for biler.
- at en arbejdsstyrke på ca. 70 mand for tiden er i gang med at udskifte skinner og sveller på strækningen Sommersted—Farris, der stammer fra de tyske baners tid.
- at Marrebæk st. nu ombygges og udvides med arbejder til et beløb på 60.000 kr.



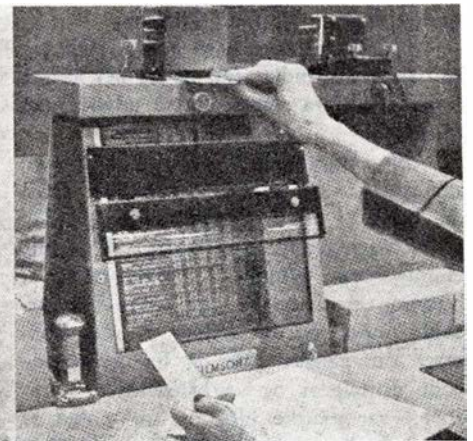
Et blik på en tavle kan fortælle, hvilke pladser der er ledige på ruterne en uge frem i tiden.

På et billetkontor i Pittsburg, skriver »Populær Mekanik«, har man indført en superhurtig service for rejsende vedrørende billetkøb og pladsreservering uger frem i tiden. Det nye system muliggør en lynhurtig ekspedition. En vægtavle viser, hvilke muligheder der er for plads i de ordinære tog en uge frem i tiden. Efterhånden som pladserne reserveres, fjernes

deres kodekort fra vægtavlen. I et reol-system er der anbragt et kartotekskort for hver plads uger frem i tiden. Når en plads bliver solgt, fjernes det tilsvarende kort fra reolen. Alle billetter bliver stempet på maskine. En anden tidsbesparende maskine er et mikrofilmapparat, som på fire sekunder kan vise rute og billetpris til hvilken som helst af 6500 stationer.



Billetten trykkes på få sekunder.



Maskinen, der straks viser rute og billetpris.

## Beton Cyklestativer WB

armeret beton og kalibrerede sporriller fra kr. 6,40 og kr. 7,60 pr. parkeringsplads. Sendes over hele DANMARK med DSB

**KONSTRUKTIV KLAR FORM** **D. Wendt, ing.**  
København V . Thorvaldsensvej 29 . Giro 3533 . Eva 351

## Tegn Forsikringerne i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur og Understøttelses-Forening af 1891**

Kontor: Stormgade 63., København, Tlf. C. 6626

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

**Tillidsmænd over hele Landet**



# Månedens interview

— ved Harald —



## Samtale om DSB rutebilchaufførernes arbejdsforhold

Da rutebilbefordringen er i en stadig stigende udvikling og i dag indtager en betydende faktor i landets trafikvæsen, mener jeg, det var på sin plads at høre hvad en mand, der hver dag gør tjeneste i landevejstrafikken, har at fortælle her om. Jeg har henvendt mig til DSBs biler, der besørger trafikken på landevejene. Den slags biler findes jo over hele landet, men ganske naturligt har jeg været i Valby, hvor DSB har sin største bilpark.

Jeg afventede fællestillidsmanden, chauffør I. Stoltenberg, der kører en af de populært kaldte »røde orm«, og i chaufførernes nydelige marketenderi fik vi vor lille samtale.

— Vil du fortælle mig lidt om forholdene her?

— Ja, med største fornøjelse, men jeg synes også, at du burde tage et interview med vor afholdte chef, hr. driftleder Nielsen — eller dennes broder, der er vor værkstedschef, hr. Karl Nielsen.

— Ja, det vil jeg også gerne, men jeg kan ikke tro andet, end at du må kunne fortælle lidt fra starten og så udviklingen til dato?

— Fra begyndelsen kørte vi kun med små vogne, og senere overtog så DSB det hele. Vi har forresten den dag i dag en af vognene fra den første tid gående endnu — en GMG. — Vi havde til at begynde med ganske små forhold at arbejde under, og det gælder os alle. Kontoret var ganske lille og her arbejdede både driftsleder og værkstedsleder, værkstedet var ganske lille, og for enden af dette var der et ganske lille rum, ca. 3×2 m — og dette rum var både opholdsrum, vaskerum, omklædningsrum og spiserum, — og lige indenfor i værkstedet arbejdede en kompressor, der pumpede luft i slan-



Chauffør I. Stoltenberg, Valby

gerne til bilhjulene, så det var ikke lutter sjov at opholde sig her, og vi var dog alt i alt en ca. 30—40 mand, der arbejdede her. Det var under krigen — i 1943 —, så der var jo ingen muligheder for udvidelse, der kunne slet ikke være tale om at bygge. F. eks. kan jeg nævne, at vi havde en gulvspand, der havde været olie i, til at vaske os i. Vi søgte at få en overenskomst mellem vor fagforening og DSB, og vi fik så 1 kr. 75 øre om dagen i afsavn af spisestue. Mandskabet måtte gå på restauration for at spise deres medbragte mad. — Så blev ruten på Køge-

vej udvidet, og så måtte der også mere mandskab til, — og den ordening blev for dyr for DSB. Så blev der anbragt en udrangeret personvogn med elektrisk lys og kogeapparat, og fra vor fagforening kom en ældre chauffør, der skulle holde orden og samtidig forestå et lille øludsalg.

— Hvordan var forholdet mellem chaufførerne?

— Den gang kunne der opstå nogen uenighed. Der kunne godt være nogle forviklinger mellem arbejderne, og vi havde på det tidspunkt allerede skiftet med 3 forskellige tillidsmænd. Disse tre mand var blevet overchauffører, så derfor måtte vi skifte. Så fik vi en ny tillidsmand, men så blev det helt galt.

— Hvordan kunne det gå helt galt, fordi der kom en ny tillidsmand?

— Jeg kan fortælle dig et eksempel, eller et problem vil jeg hellere kalde det. Under krigen var overenskomsten sådan, at for at opnå den største løn pr. uge, skulle man have kørt et bestemt antal kilometer elelrs blev lønnen efter en mindre sats. Når en vogn skulle køre en ekstra tur, stormede alle chaufførerne frem for at få denne tur, og til tider kunne der ligefrem opstå slagsmål mellem chaufførerne, det var omtrent at sammenligne med lillebilkørsel. Vi var mange, der kunne indse, at dette kunne ikke blive ved på den måde. Så indkaldte vi til et møde i den gamle personvogn — og jeg tror aldrig, der har været så mange mennesker i den vogn. Så indvilgede jeg i at overtage hvervet som tillidsmand på den betingelse, at jeg fik ubetinget myndighed fra arbejderne. Samtidig fik vi valgt et tremands udvalg, der skulle behandle chaufførernes arbejdsforhold. Så var roen oprettet igen. Driftslederen udtalte, at han håbede, at det gode forhold ville ved-

### Dagmargaards Farve- og Tapethandel

v/ Henry Hansen

Farver . Lækker . Tapeter  
Rengøringsartikler

Valby . Dagmarsallé 1 . Valby 6267

### Jørgen Andresen

BRØD . KAGER

Spec.: Fødselsdagskringler  
Morgenbrød bringes

Valby Langgade 142 Tlf. 1299

### Husk S-BANE KIOSKEN Langgade St.

v/ J. Witzansky

Cigarer . Tobak . Frugt . Chokolade  
Blade . Aviser

Valby Langgade 128 Tlf. Valby 4150



vare, og lovede, at hjælpe os på alle måder.

— Hvordan var forholdene under krigen?

— Angående vore vogne var der jo flere af dem, der stod til disposition for f. eks. flygtninge til Tyskland. Chaufførerne er i flere tilfælde blevet tildelt Røde Kors' mindemedaille for deres indsats under krigen, i lighed med andre chauffører, der var med på disse ture. Efter krigen kørte vi amerikanske soldater her til landet. Jeg har selv været i Breslau og hente norske officerer her til København.

— Nu har I da et fint anlæg her i Valby?

— Ja, efter krigen blev garageanlægget her i Valby opført, og et garageanlæg på Ellebjergvej. Med den rivende udvikling, som vi forøvrigt var glade for, fulgte, at vi fik et rigtigt marketenderi og udmærkede opholdsværelser. Vi har nu, som du ser, en pæn spisestue, og chauffører og mekanikere har hver deres omklædningsrum med bad og vaskekummer, så det er jo ikke så lidt bedre end i begyndelsen. Vi har hver sit skabsrum med rummelige skabe. Overchaufførerne har deres eget værelse, og så har billettørerne en afregningsstue. Om marketenderiet kan jeg kun sige, at alt er så godt, som vi kan forlange det. Fru Burmeister, der forøvrigt også har restauration i dansevognen, sørger altid for, at vi får god mad og kaffe. Desværre ser vi ikke ret ofte fru Burmeister, men vi er glade for de damer, der er i marketenderiet, de er dygtige og venlige allesammen.

— Kan marketenderiet virkelig klare sig — alene af det personale, der er her?

— Ja, om sommeren er her jo så meget personale, at det nok skal gå, men gennem DSB får vi et tilskud, der gør, at vi kan holde marketenderiet åbent hele året, så med kontorchef P. E. N. Skovs velvilje får vi det til at løbe rundt.

— Det er også et fint værksted, der er her, så har I vel også dygtige mekanikere?

— Jeg tør roligt sige, at vi har meget dygtige mekanikere, ja, jeg tør endog gå så vidt, at jeg tør sige, at ingen private rutebiler har så dygtige mekanikere, som

vi har her. Såfremt en chauffør kører med en vogn, der er den mindste smule i vejen med, kan kan få en ganske alvorlig overhaling.

— Er det fastansat personale, der arbejder her?

— Næh, det er et af vore store ønsker, at vi i lighed med andre arbejdere og funktionærer ved DSB — var fast ansat. Men de chauffører, vi har — og vi har været heldige i sommer — er alle dygtige arbejdere. De skal alle gennemgå en meget streng skole, og der skal aflægges en meget streng prøve. Jeg sagde før, at vi har været heldige, det er nemlig sådan, at vognmandsforretningerne er på jagt efter dygtige chauffører om sommeren, hvor der er stærk brug for sådanne i den tid, så det er jo et stort held at få de rigtige mænd til disse ansvarsfulde stillinger.

— Hvad slags vogne er det, der køres med?

— Vi har jo flere forskellige slags, vi har A.E.C. og G.U.I., der er engelske, »Scania Vabis« er svensk og »Büssing« er tysk. De fleste vogne kører på olie, men enkelte af dem kører på benzin. I sæsonen er alt materiel igang, og til tider må vi have fremmede vogne, og alle vogne er optaget. Jeg må også nævne, at vi jo også kører »Europabus«, og vi har jo også DSB turistikørsel samt forbindelserne mellem Hovedbanegården og Malmøbådene i Havnegade.

— Mange klager over, at de ikke kan komme hjem søndag aften på mellemstationerne på Køgevej?

— Ja, jeg har hørt klager over dette, men jeg tør med rolig samvittighed sige, at det kan ikke passe. Vi har selvfølgelig en køreplan at køre efter, men i det tilfælde, at de ordinære ture ikke kan tage alle passagerer med, bliver vognene sendt afsted igen, og der bliver ved med at blive sendt vogne ud, indtil alle passagerer er kommet hjem. Vi har jo selvfølgelig et reglement at gå efter, f. eks. må der ingen passagerer stå op i bivognen — og ellers må chaufføren handle efter konduite.

— Og så tilsidst må vi høre, hvad ønsker du har?

— Vort største ønske er selvfølgelig, at

der må blive oprettet en pensionsforsikring i lighed med mange andre store virksomheder. F. eks. Shell. Deres personale får 100 kr. om måneden i pension, og det er da et godt plus til deres aldersrente. Vi synes jo allesammen, at det var ret naturligt, da vi jo arbejder for DSB — og med andre ord for staten.

Og så har vi jo også på vort ønskeprogram en større løn. Når man tager i betragtning, at vi kører med store vogne på stærkt trafikerede landeveje og altid har mange passagerer i vognen. Jeg kan f. eks. omtale Køge landevej, som er meget stærkt trafikeret og på nogle steder meget smal, så jeg synes, vort ønske i den retning er ganske naturligt. Husk også på, vi kører hele døgnet rundt. Den sidste bus går herfra til Køge kl. 0,35.

Der var jo ellers meget mere, jeg godt kunne fortælle dig om, f. eks. om vor fagforening og ligeledes om vore ture med flygtninge, — der var mange interessante episoder at fortælle om, men jeg kan vel ikke optage mere plads i bladet. Men kom igen en anden gang, så kan du få lidt at vide om disse ture. Til slut vil jeg gerne sige Jernbane-Bladet tak, fordi de også tænker på os, der kører på landevejene.

Harald.

## Veksø Stativet

(Pat. anm.)

Aage & Ib Wolff

Vassingerød

Tlf. 19

Holdbart . Nemt at holde rent  
Pladsbesparende . Ingen eksede Hjul  
Ved tosidig Opstilling, en Cykel  
for hver 14 cm



Hygiejniske Gummivarer  
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Søndergade 8 . Telefon 21436  
Fra December: Immervad 9



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.





## Jacobine til andespil.

Det er nu mærkeligt, at livet altid synes at indeholde flest besværligheder for dem, der gerne vil leve i fred og ro og slet ikke bryder sig om at deltage i al verdens halloj. Til den slags mennesker hører jeg altså, men desværre tilhører min bedre halvdel, Jacobine, den anden halvdel, hvoraf følger, at det er svært at få lov til at nyde freden. Man har som bekendt aldrig fred længere end ens nabo vil.

For nogle dage siden havde jeg haft tidlig tur og glædede mig så til at hvile lidt ud på divanen efter Jacobines solide middag, og eventuelt få en lille en på øjet.

Næppe havde jeg fået smidt jakken og fået hjemmeskoene på, før Jacobine stillede sig i positur med begge hænder i siden. Så vidste jeg, hvad klokken var slået, og det hjalp ikke spor, at jeg forsøgte at se ligegyldig ud.

»Har du tænkt på, at det er Mortens-aften i overmorgen«, begyndte hun.

Jeg prøvede på at se ud, som om det var en fuldkommen overraskelse for mig, endskønt jeg de sidste otte dage havde undersøgt priserne på både gæs og ænder i de forskellige forretninger på min vej. »Nej, tænksom«, sagde jeg, »og hvad så? Jeg ved ikke engang hvem Morten er«.

»Lad være med at forsøge at være morsom. Det er ikke Morten, jeg interesserer mig for, det er en mortensgås«.

»Ja, naturligvis«, mumlede jeg imellem tænderne, »enhver er sig selv nærmest«, — højt sagde jeg: »Ja, men kæreste Bine, ved du, hvad en gås koster?«

»Ja, det ved jeg nok, og det kan ikke nytte noget, at du kommer med udflugter, for når både Hansens og Jensens kan få råd, så ...«

»Hansens og Jensens er, som du ved, i fjortende lønklasse«, skyndte jeg mig at indføre, mens jeg rådvild begyndte at grave indholdet af min jakkelomme frem i det forfængelige håb at finde noget, der kunne redde mig.

»Hvad er det for en gul seddel, du har der?« sagde hun pludselig med inkvisitorisk blik.

»Det aner jeg virkelig ikke«, sagde jeg, denne gang i fuld overensstemmelse med sandheden. Intetanende foldede jeg papiret ud, og derved faldt der noget på gulvet. Jacobine kastede sig over det, mens jeg modfaldende stirrede på papiret, hvorpå der med store bogstaver var trykt ordet ANDESPIL!

»Nå, du vil bilde mig ind, at du ikke kender noget til det«, snøftede Jacobine. »Det er ikke nok med, at du ikke vil spendere en gås eller en and til Mortens-aften, men du vil ikke engang unde din stakkels kone den fornøjelse at komme gratis til andespil og måske få en gås eller en and med hjem for 50 øre«.

Mens jeg i mit stille sind grundede på, hvem den skurk kunne være, der havde begået den nedrigthed at stikke det i min lomme, søgte jeg samtidig efter en passende forklaring, for jeg havde allerede set, at det var et par fribilletter til andespillet, der faldt på gulvet. Jeg skyndte mig at lægge mit ansigt i bedrøvelige folder: »Du gør mig helt ked af det, sødeste Bine. Her havde jeg sådan glæ-

det mig til at overraske dig med disse billetter, og hvad har jeg nu for det?«

Jacobines ansigt blev et stort, strålende smil, som fejede alle de sorte mistænksomhedens skyer tilside, og hun formelig fløj ud i køkkenet til de snurrende gryder.

Jeg har altid kedet mig forfærdeligt, når jeg blev tvunget til at spille bancospil med tante Laurine og hendes for-kælede unger, og jeg ventede mig ikke nogen morsom aften, men Jacobine var lige i sit es. Ligeså snart vi var kommet til sæde, bestilte hun straks to gennemgående plader, og jeg blev sat til at passe den ene, hvilket ikke huede mig syndeligt; jeg ville meget hellere være tilskuer.

Spillet begyndte, og Jacobine sad lige fra starten som på nåle. Hun havde mindst fem stykker glas i hver hånd, og hun dirrede sådan af nervøsitet, at hun ikke kunne ramme de små felter med tallene. Jeg glemte flere gange at høre efter opråberen, fordi jeg var så optaget af at betragte hende og de andre ivrige spillere. Det var næste ligeså godt som at komme i teatret — og meget billigere.

Da der var gået nogle ænder og en enkelt gås, kom Jacobine i tanker om, at der ikke var lykke ved den plade, hun havde fået, hun ville have en med flere syvtaller. Hun fik sit ønske opfyldt, uden at det tilsyneladende forandrede noget ved situationen. Jo, et par gang var hun lige ved, — men næved og næsten slår som bekendt ingen mand af hesten.

Til alt held for mig var hun så optaget af spillet, at det lykkedes mig at nuppe lige en enkelt lille en til at slukke tørsten med, uden at det blev opdaget. Jeg sad og havde det rigtig rart og lovede mig selv, at det ikke skulle blive sidste gang, jeg gik til sådan fest. Så kom jeg til at se på Jacobine og blev klar over, at den var lige på vippen. Hun rystede på hænderne, så hun tabte glasstumperne, mens hun stirrede på opråberen, som for at hypnotisere ham til at tage lige netop det nummer, hun sad og manglede, nummer 77.

»Syvoghalv — treds«, lød det. Først gav hun et lille hvin fra sig og derpå lød der et suk så dybt, at man kunne tro, det



## Ubbes Damesalon

omhyggelig og individuel behandling

Hårbehandling - hårfarvning - manicure

Ring og bestil tid

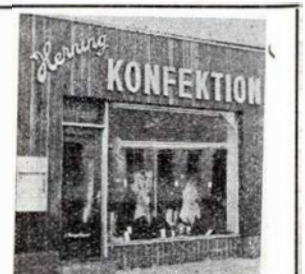
Herning, Skolegade 49, Tlf. 1843

Gælder det Kjole eller Frakke saa:



**Herning Konfektion**

ØSTERGADE 30 . TLF. 1901





var en guldgås, hun gik glip ad og ikke en stakkels and.

»Treoghalvfjers«. — Denne gang kom der kun et åh! fra hende.

»Kom så med det nummer, jeg mangler, råbte en ved et andet bord, og Jacobine skulle lige til at protestere, da opråberen brølede gennem larmen: »Nummer syvoghalvfjers«.

Jacobine så ud, som om hun skulle falde besvimet om, men i næste øjeblik sprang hun op fra sin plads og skreg, så det kunne høres helt ned på Kongens Nytorv: »Pot«. Ved det temmelig ublide puf bordet fik, væltede min øl og resten af den flød hen over hendes tavle, mens en gammel kone ved den modsatte side af bordet tabte sine briller. Samtidig rungrede latteren ubeheersket gennem salen. Opråberen slog i bordet for at få ro, og for nogen af os havde fået tænkt os om, råbte han: »Nummer enogfyrre«.

»Banco!«, hvinede en dame ved siden af mig, så det sang i mit venstre øre længe efter. Der opstod vild forvirring. Da en af kontrollørerne tog damens tavle for at kontrollere den, skreg Jacobine op: »Jeg kom først — jeg kom først«.

»Stille«, tordnede opråberen, og da damens tavle var kontrolleret, sagde han: »Denne tavle var rigtig, er der flere?«

»Her«, skreg Jacobine, »men jeg kom først«. Hendes tavle var også rigtig, og så blev det overladt de to heldige at dele gevinsten, en and, der var så lille, at det bestemt var en undermåler.

Jeg skal ikke trætte læserne med at beskrive de oprivende scener, der blev udspillet, før Jacobine stolt gik af med sejren.

Jacobine havde åbenbart ikke været forberedt på gevinst, for hun havde ikke noget at tage anden i. Så måtte vi tage en vogn hjem, for selvfølgelig kunne vi ikke være bekendt at have den med i toget.

På vejen hjem lavede jeg et lille regnestykke: 1 and: kr. 15,00, 1 øl med »slæv«: kr. 1,65, 1 vogn: kr. 4,65 = kr. 21,30, — og i forgårs så jeg en dejlig and til 18 kr., — og så er det altså tante Laurines skyld, hun er så frygtelig gammel-

dags, og det er hende, der har lært os at sige »pot« i stedet for »banco«.

Antonius.

### DSB cykelbefordring.

I Social-Demokraten skriver »Manden fra Gaden« følgende fornøjelige causeri om DSB cykelbefordring, og der er jo en hel del om det:

Forleden meddelte »Vingehjulet« i en notits, som ikke kunne undlade at stemme sindet sommermildt, at DSB syslede med et forslag, der gik ud på at udleje cykler på stationerne, så de rejsendes viderebefordring på denne måde kunne sikres. Så har der nok været stor fødselsdag i Sølvgade, tænkte jeg, og direktionen er genopstået med et forklaret udtryk i de forsinkede ansigter til et forskønnet, vemodigt og bodfærdigt smil. Man ville prøve på at forsone sig med cyklisterne, og jeg forstod fuldt ud tanken, idet man naturligvis ville spare disse medmennesker for ærgrelse over, at deres egne cykler ikke var kommet med toget, hvad de jo temmelig ofte ikke er, og så kunne man altså aflevere en anden til rimelig leje.

Desværre fremgik det også af meddelelsen, at man ganske vist havde haft denne smukke plan i tankerne, men efter cognacen, da man havde tænkt sig om, opgav man den igen. Et lille solstrejf havde flakset gennem kontorerne og skabt forvirring og uro i de planmæssige hjerner, men kort efter var man klar igen, og det gamle had var ikke glemt.

Som gammel cyklist har jeg altid med bekymring afleveret min cykel i rejsegods-ekspeditionen, fordi jeg ikke vidste, om jeg så den foreløbig, og jeg har med alle midler forsøgt at indprente personalet, at jeg skulle videre langt ud på landet, hvor rutebiler kun nøjsomt og med alle tegn på sparsommelighed befarer vejene. Man forstod mig og var opfyldt af god vilje, men samtidig bredte der sig et træt skær af uvished over ansigterne, mens man klistrede sedler, som om cyklen skulle på Assistenthuset, men man turde ikke love noget, alt stod i Vorherres hånd. Vi talte lidt om det og det var som at drofte vejrudsigterne på Meteorologisk Institut. Man håbede det bedste, og dersom ikke ufor-

udsete hændelser skulle indtræffe, var der nogen sandsynlighed tilstede for, at min arme cykel kom med samme tog. Ingen kunne jo vide noget bestemt om fremtiden.

Det har altid været sådan, at når jeg sad i toget, kiggede jeg nervøst ud ad vinduet, og det er hændt mange gange, at jeg har set min cykel stå på perronen, så jeg kunne vinke til den. Der er ikke noget så trist som at vinke afsked med sin cykel, der bliver ladet tilbage, og jeg vil hellere vinke afsked med svigermodre, tanter og kærester, hvis der skal vinkes.

En almindelig jævn hverdag uden for rejsesæsonen kom jeg til Hovedbanegården med min cykel. Der var ingen travlhed nogen steder, det var en af disse hyggelige formiddage, hvor folk bare driver omkring og spiser bananer og læser aviser, fortroingsfuld henvendte jeg mig i rejsegodseksksp. med min sædvanlige bøn på læben, og forklarede, at jeg skulle to mil videre på cykel, og jeg spurgte med bange anelser om der var sikkerhed for, at jeg fik cyklen med.

— Der er jo ingen absolut sikkerhed, forklarede man, men De skulle hellere henvende Dem i cykel-eksp. Når De går ned ad trappen, så er det til venstre et lille stykke hen ad gaden.

Jeg slæbte cyklen ned ad trapperne og hen ad gaden, og en venlig ekspedient fortalte mig, at jeg rimeligvis kunne få

### Bogbinder N. J. UTH

S. O. Sørensens Eftf.  
Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.  
Århus . Dybbølgade 5 . Tlf. 34487

### E L R. STRØM

Aut. Installatør  
Lys - Kraft - Varme  
Udfører Arbejder for DSB  
Rønde . Tlf. Rønde 80

### Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre  
Udfører Arbejder for Banerne  
Nibe . Tlf. 108



Specialist i kunstige lemmer med luftpaaspænding.

Lev. til hospitaler  
og DSB

**Bandagist W. Andersen**

PETER BANGSVEJ 25 . TLF. GOTH. 6798

**Forsikring skal man ha'.**

**BALTICA**



cyklen en gang i løbet af ugen. Men, sagde han, De kan jo bære den op igen i hovedhallen og sende den som ekspresrejsegods med et lille tillæg.

Så slæbte jeg cyklen op ad trapperne igen. Jeg var villig til at slæbe den op på Rundetårn og ud til generaldirektøren i Sølvgade eller til trafikministeren på Christiansborg. Modstand avler trods. Manden i rejsegodseks. så medlidende på mig, da jeg tørrede sveden af panden.

— Nå, sagde han, ja, det ku' De jo ha' sagt straks.

— Ja, men jeg anede det jo ikke.

Man kan ikke diskutere med uvidende mennesker, og man klistrede om igen og krævede halvanden krone for ulejligheden, og den dag fandt jeg cyklen på ankomststationen i den lille stationsby, og jeg trykkede stationsforstanderen i hånden og ønskede os til lykke. Det kunne lade sig gøre. Det var en dejlig dag, skoven var lys og nyudsprunget, og mælkebørrerne skramlede på perronen, og stationsforstanderen var i sutter.

Så var der den dame, jeg talte med forleden. Hun havde et lille sommerhus oppe i Nordsjælland og glædede sig til at hvile ud i sin weekend. Jeg fortæller hendes lidelseshistorie her, skønt det altså ikke drejer sig om cykler, men om nødtorftigt sengetøj. Da hun ankom til den lille landstation, meddelte man hende, at dette sengetøj ikke var med blandt rejsegodset, og der stod damen med udsigt til at ligge i et koldt sommerhus uden tæpper, eller vikle sig ind i havens stikkelsbærbuske. Det var en katastrofe, hun var ældre og ikke velhavende nok til at et hotel kunne give hende nattelogi, og der stod hun.

Tanken fra DSB om lejecykler kunne måske have været ført videre til også at omfatte sådanne ting som sengetøj, måske også natkjoler og tandbørster o.s.v. Den var i virkeligheden så genial, at man i disse sparetider slet ikke behøvede at medtage godsvognen. Man må håbe, at den kommer igen ad åre.

## Erindres det...

For 50 år siden, november 1903.

I anledning af færgefartens påbegyndelse mellem Gedser og Warnemünde den 1. oktober d. å. meddeles, at danske jernbanefunktionærer, der er forsynet med frikort eller fripas til eller fra Warnemünde,

kan benytte de macklenborgske dampfærger til rejser på ruten Gedser—Warnemünde, ligesom de for de mecklenborgske statsbaners funktionærer udstedte frikort eller fripas til eller fra Gedser vil være at tage gyldige på de danske dampfærger på ovennævnte rute.

—o—

Generaldirektoratet har under overvejelse at indføre bestemmelse om fuldstændig afhold fra alkoholnydelse som betingelse for fremtidige ansættelser i visse funktionærstillinger, hvor absolut og altid vågen påpasselighed må fordres.

—o—

Fra forskellig side forlyder det, at en del ansatte, togførere, lokoførere, assistenter m. fl., der hidtil ha' haft fribefordring i 2'den vognklasse, vil, når det nye fribefordringsreglement træder i kraft, kun få frikørsel til 3'die klasse.

For 25 år siden, november 1928.

*Østsjællands Jernbane.* Efter at flere af de interesserede kommuner har nægtet at garantere yderligere, har bestyrelsen drøftet forholdene. Man endes om at fortsætte med driften en kort tid endnu i håb om, at der muligvis fra personalets side skulle fremkomme tilbud om at træde hjælpende til, så der derved kunne skabes basis for en ny henvendelse til kommunerne. Samtidig vedtog man dog at opsigse personalet inden oktober måneds udgang. Endelig bestemte man at ville anmode ministeriet om at ville lade afholde et møde til drøftelse af afgørelse af konflikten mellem kontorpersonalets forening og driftsbestyreren.

Personalets centralorganisation har nu rettet henvendelse til bestyrelsen, amtet og de interesserede kommuner om nye forhandlinger angående banens fortsatte drift.

—o—

*Helsingør—Hornbæk—Gillelejebanen.* Da samtlige de interesserede kommuner på banens generalforsamling i torsdags tiltrådte overenskomsten angående banens fortsatte drift i de første 5 år, er driften nu sikret til 1. april 1933. I henhold til overenskomsten er det Helsingør købstandskommune, der forpagter og oprettholder driften af banen, medens de andre 3 interesserede kommuner deltager i betalingen af renter og afdrag på banens gæld, idet eventuelle driftsunderskud i den femårige periode er disse 3 kommuner uvedkommende.

—o—

### Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

køber metal, jern, klude, ben, m. v. til højeste dagspris

Holbæk . Parallelvej . Tlf. 1167



Jensen & Olsen

HOLBÆK . Tlf. 365

— alt elektrisk

### Tarm Installationsforretning

Th. Hays Thøgersen

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Tlf. Tarm 24

### Magnus Jepsen

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Tarm . Vardevej

Tlf. 99

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik

Tarm, Tlf. 16—34

### Johan Petersen

Bygmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Rødekro . Risevej . Tlf. 6243

### Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby %

Vilsbæk pr. Kliplev

Tlf. Kliplev 8716

### Bløchers Eftf.

Læderhandel

v. Friis Knudsen & Co.

Haderslev, Storegade 6, Tlf. 2009

### C. L. Ohlmann's Eftf.

v. Martin Damkjer

Haderslev . Tlf. 21674

### Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager og Brøndborer

Udfører Arbejder for D.S.B.

Christiansfeld - Jernbanegade 1 - Tlf. 11

### Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S

Leverandør til DSB

Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040

### Dahl's Snedkerværksted

Vor spec. Garderobeskabe og

Møbler efter Deres Maal og

Ønske.

Fredericia . Danmarksgade 37 . Tlf. 1274

### Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost

Lastbiler, Vare- og Personbiler

Udfører Arbejder for D.S.B.

Hobrovej 76

Aalborg . Tlf. Alba 10446



# ÅRETS JULEGAVE BOG

*Jernbane-Bladets tegneserie*

## DANSKE JERNBANE- STATIONER

Ialt 68 muntre tegninger med morsomme vers til hver tegning.

Bogen leveres i tofarvet, lakeret omslag, og tegningerne er på glittet papir med kun een tegning på hver side. (ingen annoncer).

Det bliver også årets billigste julegave bog, idet prisen kun er

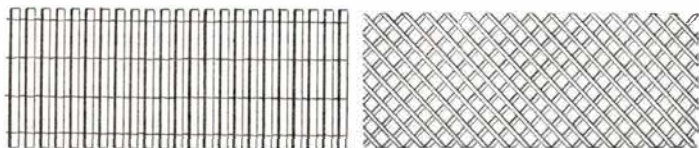
**Kroner 4,50**

pr. eksemplar portofrit tilsendt. Bogen vil være færdig til udsendelse først i december måned, men indsend allerede nu bestilling på bogen, da evt. nyt oplag ikke vil kunne leveres før efter nytår.

Ved samlede bestillinger fra stationer, kontorer o. l., leveres bogen for kun 4 kr. pr. stk.

*Benyt girokonto 600 82 - Jernbane-Bladet, København F til bestilling af bogen*

### SORØ STAKITFABRIK'S SNESKÆRME



er de rigtige — og de bedste. Leverandør til stats- og private baner. Har De ikke vor Prislister, beder vi Dem rekvirere den. — Indgiv venligst Deres Ordre **snarest**.



**Halmskærme. - Dansk Patent 58464**

SORØ HALMSNESKÆRME er ikke alene en meget effektiv Skærm, men er ligefrem **pyntelig** i Vinterlandskabet.

**SORØ STAKITFABRIK**

TLF. 1252 . FILIAL I VEJEN

#### Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21 . Tlf. Byen 145  
København K.

#### J. Jensen Skorup

DSB Uniformsleverandør

Aarhus - Søndergade 44  
Tlf. 31758 - 31533

#### Har De tandproblemer?

så tag en konsultation med

#### Jydsk Tandteknik

Vore Priser er fornuftige  
Rabat for tjenestemænd, evt. konto

Aarhus . Frederiks Alle 146  
Tlf 26286



# Ombygning af sporanlæg m. v. på Esbjerg station

Tekst: Baneingeniør A. Carlsen

I slutningen af 1944 blev sikringsanlægget på Esbjerg station samt begge stationens vandtårne fuldstændig ødelagt ved en sabotageaktion. Efter krigens afslutning stod man derfor over for at skulle tilvejebringe et nyt sikringsanlæg, og som sædvanlig ved sådanne anlægsarbejder blev det undersøgt, om det udover de sporændringer, der var nødvendige af hensyn til sikringsanlægget, var påkrævet at udføre andre arbejder for at afhjælpe mangler ved de eksisterende anlæg eller for at forny udslidte anlæg. Det viste sig herved, at de samlede arbejder blev så omfattende, at der i virkeligheden skulle tilvejebringes et helt nyt stationsanlæg, og man fik derfor mulighed for at gennemføre en i sin helhed mere hensigtsmæssig sporordning, end der ville kunne opnås ved at »lappe« på den bestående.

Ved den nye sporplan, der blev projekteret hos overingeniøren, som er gengivet i stærkt skematiseret form i fig. 1, blev i det væsentlige opnået følgende:

Ændret indføring af hovedsporene i nordende af stationen med bedre kurveforhold, flere muligheder for samtidige ind- og udkørsler, længere perronspor og perroner, mulighed for deling af spor 3 i to selvstændige perronspor.

Anlæg af et nyt togvejsspor for godstog (spor 6).

Anlæg af et nyt perronspor (spor 0).

Forlængelse af sporene i personvogndepotet.

Omordning af sporforholdene i syden af stationen med fuldstændig adskillelse mellem rangerhovedet for godstogs- og læssespor, hovedsporene til og fra havnen og rangerhovedet for pakhussporene.

Forbedring af kurveforholdene i havnebanen, således at den kan befæres af en normalt koblet togstamme, medens man

tidligere måtte slække koblingerne inden indkørslen på havnebanen.

Fornyelse af sporanlægget i maskindepotet med anlæg af adskilte ind- og udkørselsspor, særligt indkørselsspor for motorvogne, ny rensegrav, kulkraner og vandkraner m. v.

I tilslutning til disse arbejder blev der, da lyntog »Engländeren« i sommeren 1951 ændredes til 7-vognstog, efter forhandling med Esbjerg havneråd anlagt en ny ca. 250 m lang perron med tilhørende sporanlæg på Esbjerg havn. Endvidere er der tilvejebragt et nyt vandtårn samt en reserverejeskive på stationen. Endelig kan det nævnes, at Esbjerg kommune efter overenskomst med DSB har anlagt en rutebilstation i umiddelbar forbindelse med banegården.

Alle de praktiske arbejder ved udførelsen af dette omfattende projekt — anlægssum ialt ca. 4 mill. kr. blev med undtagelse af husbygningsarbejder og sikringsanlæg overdraget 2. distrikt og påbegyndt i juni 1949, idet de eksisterende kolonner på station og havn blev udvidet med et til tider betydeligt antal ekstraarbejdere. Sporarbejderne blev i det væsentlige fuldført i sommeren 1952. Ved udførelsen er foruden de traditionelle arbejdsmetoder også søgt anvendt enkelte nye fremgangsmåder, hvorfor en — omend skematisk — oversigt over arbejdernes udførelse måske kan have interesse.

## Jordarbejderne.

Jordarbejderne faldt i 2 afsnit. Først kom straks ved arbejdets påbegyndelse i 1949 en afgravning af ca. 10.000 m<sup>3</sup> jord for at forbedre stignings og kurveforholdene i maskinsporene. Arbejdet, der udførtes med egne folk på ganske traditionel

måde med tipvogne, måtte udføres i nøje forbindelse med sporarbejdet for stadig at holde en forbindelse åben mellem remisen og stationen. Dette medførte, at arbejdet måtte udføres i smalle strimler med hyppig omlægning af tipvognsspor.

Senere — i vinteren 1951 — foretoges en udveksling af ballast og overbygning i 6 togvejsspor samt 2 havnebanespor og udgravning for spor 0. Hertil anvendtes de på fig. 2 viste såkaldte scraper-maskiner, der nærmest må betegnes som en slæbeskovl på hjul, trukket af en kraftig diesel- eller benzinmotor. Skovlen tager 5 m<sup>3</sup> pr. læs, og maskinen kan med læsset skovl køre med en fart af indtil 60 km/t. Den har meget stor manøvredegtighed og kører let over skinner og andre ujævnheder. Aflæsningen sker ved, at motoren driver et skjold ud i skovlen, således at fylden skubbes ud. Som »Skydelokomotiv« på scraperen og til afretning af overfladen anvendes en bulldozer. Sporombygningen udførtes herefter således, at sporene blev spærret et ad gangen, hvorefter skinner og sveller fjernedes, således at 2 scrapere + 1 bulldozer kunne begynde at grave. Efterhånden som udgravningen skred frem, påfyldtes stenballast fra jernbanevogne i nabosporet, og bygningen af det nye spor påbegyndtes. Trods frost og sne kunne et 60 m langt spor på denne måde med maskinerne + ca. 30 mand ombygges på 7 arbejdsdage. Ialt udførtes i tidsrummet ca. 20/1—18/3-51 trods vintervejr, der uden maskinerne ville have standset alt arbejde, ombygning af ca. 3 km spor, udgravning af en ca. 300 m<sup>3</sup> sporkasse for en sporskiftegruppe, udgravning for spor 0, trærydning samt påfyldning og regulering af ca. 1500 m<sup>3</sup> af den udgravede fyld til udvidelse af banedæmningen i stationens sydlige del.

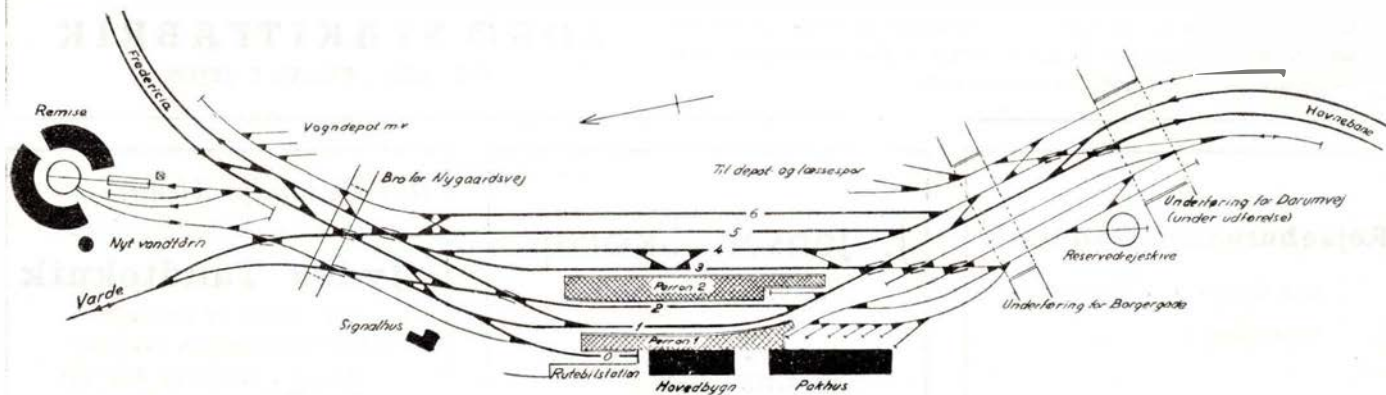


Fig. 1. Skematisk sporplan af den opbyggede Esbjerg station



Endvidere det nye 100 m<sup>3</sup> vandtårn med helautomatisk renseanlæg for kedelvand.

Herudover blev der udført ny rensegrav ved remisen med 2 kulkraner og 2 vandkraner, ret omfattende vandledningsarbejde.

Sporarbejderne foregik vel for størstedelen på sædvanlig måde, idet sporskifterne blev bygget uden for sporet og skubbet ind på plads på ruller i togfrie intervaller. Der blev foretaget indrulninger under alle mulige skæve vinkler, slæbning af hele sporskifter bag en rangermaskine, og »rangering« med sporskifter på ruller foran en rangermaskine, der trak sporets skinner med sig tilbage under sporskiftet, når det var opklodset over det sted, hvor det skulle ligge. Som en vist lidt sjældnere anvendt fremgangsmåde blev det forsøgt at anvende maskintjenestens 30 t kørekran til flytning af sporskifter, som vist på fig. 3. Sporskifterne blev delt i 3 stykker, der flyttedes med tømmer, trækbukke og hvad der ellers hører til, og samledes igen efter nedlægningen på den nye plads. Det viste sig, at kranen var særdeles anvendelig til formålet og kunne udføre store omlægninger på kort tid. Således blev hele omlægningen af stationens sydlige del fra forbindelse med den gamle havnebane til en ny sporgruppe udført i de spæringer, der i løbet af 3 dage kunne opnås i den meget intensive rangering. I omlægningen indgik 15 flytninger af hele sporskifter foruden en del flytninger af færdigbyggede sporstykker. Det skal dog lige bemærkes, at kranen på grund af de store fragtudgifter kun er rentabel ved større omlægninger og kun efter en meget omhyggelig planlægning og forberedelse af hele operationen i alle enkeltheder.

Af bygningsarbejder kan nævnes det nye signalhus med højtbeliggende kommandorum, anbragt således, at togenes slutsignaler kan kontrolleres fra posten.

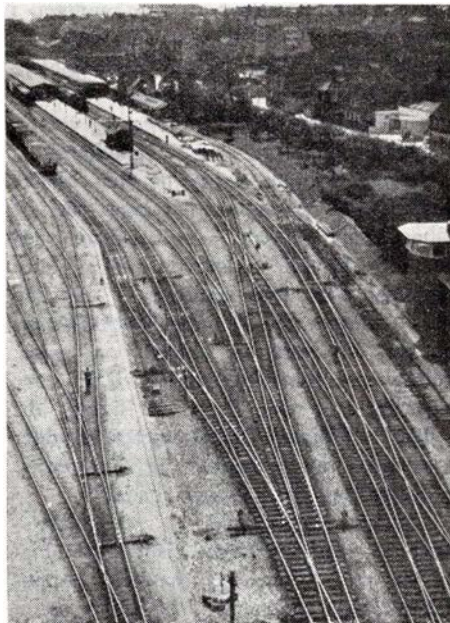


Fig. 4. Parti af nordenden af den ombyggede station

der og flere km afvandingsledninger fra sporskiftebrønde.

Stationsombygningen måtte, dels på grund af de ret korte togfrie intervaller på de fleste spor, dels for at hele arbejdet med de deraf følgende nødvendige ulemper og ubehageligheder i stationens daglige arbejde ikke skulle være alt for mange år, udføres i et til tider temmelig forceret tempo, der kun var muligt takket være interesse og kraftig arbejdsindsats fra kolonnenes side og hjælpsomhed og tålmodighed fra alle andre tjenesters side såvel på pladsen som i kontorerne.

### Det nye DSB-vandtårn.

Ved Esbjerg station har der i år været store byggearbejder i gang. For en samlet enterprice for murerarbejdet på ca.

52.000 kr. opfører murermester Fred. Skærbæk, Esbjerg, et nyt vandtårn til DSB. Selve vandbeholderen af svejsede stålplader fremstilles af smedefirmaet Friis Sørensen, Esbjerg. Man føler sig tryk ved at vide dette store arbejde i så gode hænder. Begge firmaers smukke position og gode omdømme borger for godt og solidt håndværk i enhver henseende. De forskellige lednings- og rørarbejder udføres af DSB's egne håndværkere.

Entreprenørarbejderne, heri indbefattet det meget omfattende piloteringsarbejde ved den nye, store drejeskive på Esbjerg station har været i gode hænder hos entreprenørfirmaet Kjæhr & Trillinggaard, Esbjerg, der i samarbejde med bygnings-tjenesten har udført det store arbejde til alles tilfredshed.

J. N.

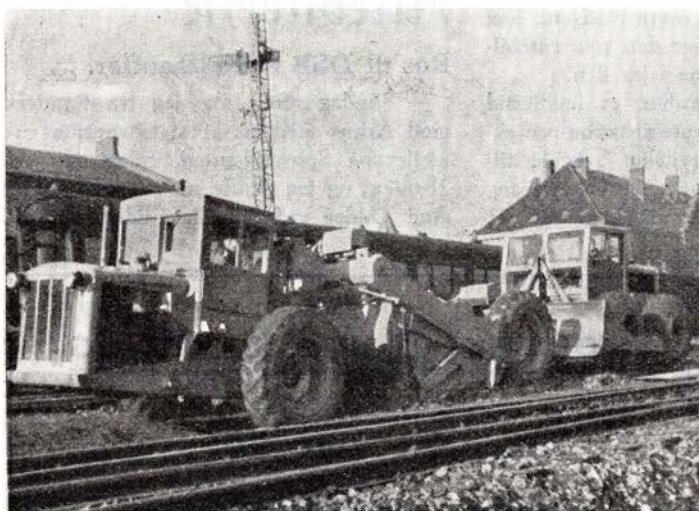


Fig. 2. Udgravning af sporkasser med scraper og buldozer

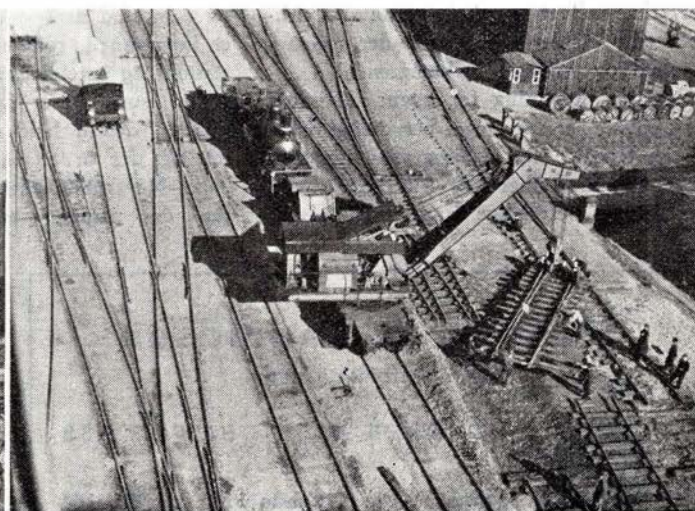


Fig. 3. Flytning af sporskifter med kørekran



Byen Esbjergs motto:

## „RASK MÅ DET GÅ“

Udtalelse af borgmester Hans Nissen

Esbjerg er en forholdsvis ung by og skylder sin start og udvikling til købstad beslutningen af 1868 om at anlægge en havn ved Esbjerg.

Det var med nogen betænkelighed, man påbegyndte arbejdet med denne havn, men udviklingen har vist, at det var en heldig og rigtig disposition at placere en havn på Danmarks vestkyst, idet vareudvekslingen med udlandet og særligt vesteuropa med de kortere forbindelseslinier kunne gennemføres hurtigere og billigere end hidtil.

Har Esbjerg således ikke en stor eller traditionsrig fortid at se tilbage på, har byen i det forholdsvis korte åremål gennemgået en rivende udvikling — i 1872 var der kun omkring 500 indbyggere, idag er byen med sine cirka 50.000 indbyggere landets 4. største provinsby. En lignende udvikling kan man ikke opvise andetsteds her i landet, og det er med en vis stolthed, esbjergenseren har dette i tankerne; med sit friske og forstående syn på dagens opgaver og Esbjergs motto: »rask må det gå«, er han med til at fortsætte denne udvikling.

Esbjerg har ved sin placering som landets eneste betydende havn mod vest stor betydning for import- og eksport-handelen, og store virksomheder inden for handelen har etableret sig her. En faglig dygtig stab af havnearbejdere og speditjonsfirmaer drager omsorg for hurtig og gnidningsløs ekspedition af anløbende skibe, og ved hjælp af et udstrakt net af lastbilruter står byen i hurtig forbindelse med sit opland; ad hovedvejene 1 og 12 samt jernbanerne kommer varerne hurtigt til og fra byen. Der er således i Esbjerg gode betingelser for erhvervslivet, og vi ser gerne nye virksomheder etableret her og byder foretagssomhed og initiativ velkommen.

Af stor betydning for byens udvikling og økonomi er det meget betydelige fiskeri, der foregår med Esbjerg som udgangshavn. Der findes her 500—600 fiskekuttere, der bringer betydelige fangster i land en-

ten i udlandet eller her; Omsætningen i dette erhverv har i de senere år været stigende. I tilknytning hertil er der i Esbjerg anlagt betydelige virksomheder, der oparbejder de indbragte ladninger og videre-sender produkterne til ind- og udland.

Selvom Esbjerg ligger på den barske vestkyst, er det gennem årelangt slid og tålmodighed lykkedes i og omkring byen at skabe smukke anlæg og parker, hvor borgerne kan nyde naturen — der kan bl. a. nævnes den smukke Vognsbølpark og een af landets smukkeste og bedste golfbaner. I denne forbindelse vil det være naturligt at nævne Fanø, der ligger kort sejltdt fra Esbjerg. Om sommeren udfolder der sig på denne smukke og særprægede ø et rigt og internationalt badeliv.

Ved sin beliggenhed og nære tilknytning til udlandet bliver Esbjerg let formidler af international forståelse udlandet og Danmark imellem, og det er os en glæde at kunne byde udlændinge velkommen til Danmark, når de ved ankomsten hertil sætter foden på dansk jord, ligesom vi sætter pris på at se landsmænd fra andre egne af landet aflægge besøg her i Esbjerg.



Copyright Globe, Esbjerg.

### Den nye rutebilstation.

Den 1. oktober blev en ny rutebilstation ved Esbjerg st. taget i brug.

På rutebilstationen bliver der foreløbig 14 holdepladser til rutebiler. Det er et par flere end der for øjeblikket er rutebilruter til i Esbjerg, men man ved ikke, hvilken dag der melder sig nye ruter, og dem skal der også være plads til. Det er kommunen, som ejer den nye rutebilstation, og rutebilejerne lejer den.

Det, som nu er færdigt, er imidlertid kun en del af hele rutebilstation-projektet, og der er et betydeligt arbejde tilbage. Når rutebilstationen er helt færdig, skal der nemlig være plads til ialt 22

rutebiler. Denne udvidelse foretages ikke de første år. De 8 ekstra pladser skal ligge endnu længere hen mod banegården, helt hen til, hvor taxavognenes holdepladser slutter. For at få arbejdet udført, skal der imidlertid rives et par af DSBs bygninger ned, og det vil vare nogle år, inden man når dertil. I stedet skal der opføres en ejendommelig bygning, der bliver forholdsvis smal for enden, men opad skal den brede sig ud til siderne som en paddehat. Stueetagen skal kun være 5 meter bred, 1. sal næsten det dobbelte. I paddehatbygningen, hvis opførelse dels skal bekostes af DSB og dels af Esbjerg kommune, skal statsbanerne have opholdsrum og overnatningsrum for det kørende personale, rekvisitrum m. v. Desuden skal der være ventesal for såvel tog- som rutebilpassagerer.

Rutebilstationen har hidtil kostet 170.000 kroner.

## Niels Friis Sørensen

Smedeforretning

Autogen-, elektrisk Svejsning  
Varmeanlæg  
Udfører Arbejder for DSB

Skolegade 22 . Tlf. 36  
ESBJERG

## Fernbane- rutebilerne

### Ros til DSB rutebilchauffør.

— Søndag aften tog jeg fra Randers mod Århus med en af statsbanernes rutebiler på Spørring-ruten. Bilen gik ved 21-tiden, og jeg skulle nå et tog i Århus mod Odder ved halvelve-tiden om af-

## Hansen & Lauridsen

E L

Aut. Elektroinstallatører

UDFØRER ARBEJDER FOR DSB



Ølgod

Nygade 1

Tlf. 150

## HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen

Roedsvej 184 . Telefon 2016

Busser

Personvogne



tenen. Så skete der det, at rutebilen punkterede.

— Det kan man jo ikke gardere sig imod.

— Nej. Men jeg opdagede, at det kunne blive vanskeligt at nå toget i Århus og sagde det til chaufføren. Da vi kom i gang igen, holdt han et øjeblik i Spørring, og senere blev jeg klar over, at han havde telefoneret til rutebilstationen i Århus. I hvert fald holdt der, da vi kom dertil, en rutebil, der straks afgik til hovedbanegården, som var adviseret, så toget til Odder ventede på os.

— Hvor længe?

— Et par minutter. Det var det hele. Det viste sig forøvrigt, at der var to mere end min kone og mig, der skulle med Odder-toget, og de nåede det på samme måde som vi.

Jeg fortæller Dem det lille træk, fordi der er så mange, der kritiserer statsbanernes rutebiler. Jeg følte, at man ydede en fin service, og når man vil kritisere eventuelle mangler, må man også fremhæve det gladelige, for at der kan komme balance i tingene.

*Jyllands-Posten.*

### Løgstør-Ranum-Ålborg-ruten.

Ålborg amts trafikudvalg har tildelt den ved rutebilejer Jens Sørensens død ledigblevne rutebilkoncession på ruten Løgstør-Ranum-Nibe til Hvalpsundbanen. Alle kræfter var sat ind for at bevare ruten i privat drift, og det er derfor ikke blide toner, der lyder fra disse kredse, og borgmesteren i Løgstør slutter sig dertil med bl. a. følgende udtalelse: Det bliver nu vanskeligt for den anden rute Ålborg-Ranum-Løgstør at klare sig, og dersom den afgørelse, der nu er truffet, skal være retningslinien i tiden fremover for trafikudvalget, så kan vi snart se, hvordan det vil gå med de øvrige private ruter, når koncessionerne skal fornyes i 1956!

Stationsforstander *Kaj Eriksen*, Hadsund, sendte i anledning af den megen harme over afgørelsen i denne sag, Ålborg Stiftstidende følgende læserbrev:

»Afgørelsen i Ålborg amts trafikudvalg angående Løgstør-Ranum-Ålborg rutebil kommenteres livligt i Nordjylland. Men

man forbavses såre over den mangel på loyalitet, en vis del af pressen lægger for dagen ved ikke klart og upartisk at give sine læsere en sandfærdig orientering i spørgsmålet.

Mon ikke trafikudvalgets afgørelse er truffet på følgende kendsgerninger:

1) at to af de fire ansøgere ikke kunne komme i betragtning,

2) at det ikke var afdøde rutebilejer Jens Sørensens datter, end ikke adoptivdatter, men en plejedatter, gift med en mand i Århus, der aldrig har vist ruten nogen særlig interesse,

3) at selv om ruten kommer fra en område, som Ålborg privatbaner ikke er direkte interesseret i, så følger den dog på den længste del af strækningen, nemlig fra Blære til Ålborg, Hvalpsundbanen og gennemkører således et stort opland, som banen er direkte interesseret i.

Om afgørelsen bruger prominente folk også ord som »skandale«, »et stykke renlivet dansk socialisme«, »overgreb mod den fri næring« osv. Men mon man ikke glemmer, at man ved tildeling af en rutebilkoncession giver vedkommende rutebilejer en monopolstilling: Lov til at befære en strækning mellem to byer ganske mutters alene uden konkurrence af andre, der godt ville til på de samme betingelser. Udtryk som »risikabelt initiativ« eller »overgreb på den fri næring« forekommer ikke så lidt hasarderede. Nej, lad os lade den begået ligge og sætte ind på et helt andet felt.

Det er en beklagelig kendsgerning, at vi har trafikkaos i dette land og en betydelig overtrafikering sluger snese af millioner kroner til fremmed valuta år efter år.

Statsbanerne, privatbanerne, lastbilvognmændene, småskibsfarten — alle har underskud — simpelthen en følge af, at trafikmidlerne ikke er afpaset efter behovet. Der skal en trafikordning til, men hidtil har alle de politiske partier skubbet opgaven fra sig, dels fordi der er stor uenighed inden for de enkelte partier, dels fordi, som der hævdes fra bestemt side, at flere betydelige politikere sidder inde med lønnede hverv i foreninger, der varetager vognmændenes interesser. Jernba-

nerne var de første, der mødte med underskud, nu melder også lastbilvognmændene sig med underskud. Hvorfor? Enhver med kørekort kan nedsætte sig som vognmand. Derfor er der nu på landevejene en smudskonkurrence og rovdrift uden lige — de underbyder hinanden — bekriger hinanden, ladende hånt om overvægt, hastighedsbestemmelser, materiellets tilstand eller ulykker, der kan forårsages ved overtrætte 12—14 timers arbejdende folk ved rattet. Jernbanerne har befordringspligt, overdænges til tider af uhelderligt og tilsvinende gods som pigtråd, fedt, vognsmørelse, petroleum, syrebeholdere o.s.v., hvorimod lastbilerne selv bestemmer, hvad de vil køre med — her er ingen befordringspligt. Og Danmark fortsætter gladelig med sine millionindkøb af dyre kul, olie og benzin til at brænde op i indbyrdes konkurrence mellem offentlige trafikmidler og foreninger af medlemmer af privat investeret kapital. Det må være muligt at overbevise forstandige mennesker om, at det er en meningsløs politik. Og mere meningsløs: At borgerne i visse egne af landet — der hvor privatbanerne løber — først skal betale til deres kommunes baneunderskud, derefter betale til amtets store andel i baneunderskud og sluttelig derefter gennem statskatten også betaler til DSB's samlede underskud. Hertil kommer yderligere forskellen i taksterne. Privatbanernes takster er væsentlig højere end statsbanernes, og foruden en daglig merudgift til fragt, bevirker det, at byer i privatbanernes opland aldrig vil få tilgang af nye fabrikker eller industriforetagender, fordi taksterne ligger over statsbanernes. Eller hvad mener man om, at staten bevilger millioner af kroner til privatbanernes modernisering, men samtidig gives der rutebil- og lastbilkoncessioner i overflod på kryds og tværs i disse baners opland. Spørg de politiske valgkandidater om deres stilling til denne »hul i hovedet« politik.

Danmark er det eneste civiliserede land, som ikke har en lovmæssig trafikordning. Den bliver mere og mere påtrængende for hver dag der går.

*Kaj Eriksen.*

stationsforstander, Hadsund.

**Besøg**

### BIOGRAFEN I VEMB

Forestilling:

Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 20,15  
Fredag Kl. 21, Søndag Kl. 17,15 og 19,15

Ærb.  
Chr. Frederiksen



**Aalborg . Elisabetsvej 10**  
**Telf. 9319**

Udfører Arbejder for DSB  
MURERMESTER

*U. Bang Henriksen*

# DOMME

## i jernbanesager

### Slået på en pakmester.

Den 11. decbr i fjor nægtede en rejssende i et kystbanetog at vise sin billet. Togbetjenten bad togets pakmester komme ham til hjælp med at få den rejssende sat af toget. Herunder gik den rejssende amok og gav pakmesteren nogle flade øretæver, som et af vidnerne udtrykte det. Ved en domsmandsret blev den rejssende idømt 60 dages fængsel.

### 60 kr. maximalpris.

I en lang række tilfælde er der i den senere tid blevet idømt bøder på 60 kr. for ikke at respektere rødt blinklys eller bomme ved jernbaneoverskæringerne.

### Større bøder.

Den 25. marts kørte en lastbil ud foran toget på en privat overskæring mellem Hammerum og Birk. Føreren af bilen blev for denne forseelse idømt en bøde på 200 kr. samt en erstatning til DSB på 4836 kr. for forvoldt skade på toget.

Den 10. maj kørte en personbil uden om to biler, der var standset op for rødt blink ved Køge—Ringsted banens overskæring i Køge. Føreren af bilen er nu dømt en bøde på 300 kr. for ikke at have respekteret 20 km tavlen ved overskæringen.

Den 4. november 1950 kørte en traktor ind på en af Bandholm banens overskæringer og afsporede togets loko. For skaden på loko og banelegeme er banen nu tilkendt en erstatning på 13,187 kr.

### DSB dømt.

I den her i bladet tidligere omtalte sag vedrørende en sættevogn, der væltede på færgen »Hejmdal« i 1949, er der nu faldet dom ved højesteret, hvor DSB blev dømt til at betale 4582 kr. i skadeserstatning, fordi der ikke var foretaget

de fornødne sikkerhedsforanstaltninger. Endvidere blev DSB dømt til at betale sagens omkostninger med 1700 kr.

Den 10. oktober 1951 blev en lastbil påkørt af et rangertræk på havnebanen i Helsingør, hvorved bilen blev så beskadiget, at det ikke kunne betale sig at reparere den. Der blev i den anledning krævet i alt 10,664 kr. i erstatning af DSB, der påstod frifindelse mod at betale en mindre erstatning, og havde foreslået, at skaden burde deles ligeligt mellem sagens parter, da der også skulle være begået fejl fra chaufførens side. — Landsretten fandt dog ikke denne påstand godtgjort, men fastslog, at det var lokoets grusningsanordning, der ikke havde virket og på grundlag heraf dømtes statsbanerne til at betale de af sagsøgerne krævede beløb og 1000 kr. i sagsomkostninger.



## Oktober dagbogen

### Dræbte.

LØGTEN d. 1. okt. Da bommene for overskæringen af Århus-Grenå landevej var sænkede for et ventet godstog fra Ryomgård, kørte en motorcykel med to unge mennesker mod bommene. Manden på bagsædet blev slynget højt op i luften og faldt ned på sporet foran toget, der kom i det samme. Bommene gik i vejret ved påkørslen, og motorcyklen med føreren af denne fortsatte ind på banen og kørte ind i siden på togets loko. Begge de unge mennesker blev dræbte på stedet.

KELDSTRUP d. 20. okt. Ved godt 14-tiden kørte en personbil, trods rødt blinklys ind foran Odsherredsbanens skinnebus, da den skulle passere overskæringen ved Keldstrup. Bilen blev skåret over i to dele, og føreren af den, en 31-årig mejerist, blev slynget ud gennem taget og var dræbt øjeblikkelig. Sk-bussen led ingen større overlast og kunne fortsætte kørslen.

VIBORG d. 31. okt. En 61-årig mand passerede ved 8-tiden på ulovlig vis langs banelinien i nærheden af stationen og ville derefter over sporet. Han trådte derved lige ud foran lyntoget Nordvestjyden og blev dræbt på stedet.

### Biler mod tog og bomme.

SVENDSTRUP J. d. 2. okt. Ved 22,30-tiden kørte en personbil mod de sænkede bomme ved Svendstrup J st. Ved opbremsningen væltede bilen rundt og kom til at ligge på taget. Kun materiel skade.

TRUSTRUP d. 5. okt. Ved 8-tiden kørte en motorcykel med varesidevogn mod Ebeltoftbanens motorvogn på overskæringen ved Attrup Kær. Motorvognen fik revet et trinbræt af, og motorcyklen blev også en del beskadiget, hvorimod manden på motorcyklen slap uskadt.

HEISINGE d. 8. okt. En lastbil kørte ved godt syv-tiden mod Gribskovbanens motortog på overskæringen ved Lavø. Motortoget kunne fortsætte med 5 min. forsinkelse, og føreren af lastbilen kom intet til, men bilen fik hele forpartiet ødelagt.

SDR. OMME d. 9. okt. En traktor med påhængsvogn kørte ved 8,30-tiden mod Trolhedebanens motortog på overskæringen ved Julinsholm mølle. Traktoren blev fuldstændig knust, og føreren af den slog bagehovedet og pådrog sig en hjernerytelse. Toget fik trykket banerommeren ind, men kunne fortsætte kørslen. Der er ingen blinklys ved denne overskæring.

TAPPERNØJE d. 12. okt. Ved 19-tiden kørte en lastbil mod den ene af de sæn-

### Heinrich Dohlmann

Murermester - Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Sønderborg - Rojumvej 62 - Tlf. 1407

### Adolf J. Wolf

v. Sv. A. Wolf

Grundlagt 1887

Bygnings- og Møbelsnedkeri

Udfører Arb. for DSB

Sønderborg, St. Raadhusgade 15

Tlf. 2237

### Husqvarna

Eneforhandl. af Husqvarna symaskiner for Slagelse og omegn

NB: Reparation af alle mærker udføres Alle reservedele haves på lager

Slagelse . Løvegade 8 . Tlf. 1215



# Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

**Abonnement 6 kr. årlig.**

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

kede bomme ved overskæringen ved Tappernoje st. Bommen knækkede og bilen blev noget beskadiget.

GJERRILD d. 15. okt. En tungtlæsset lastbil med påhængsvogn kørte ved 13-tiden over foran et godstog på overskæringen ved Langholm. Påhængsvognen blev væltet om på siden, men der skete ikke større skade, da togets motorfører havde set den faretruende situation og havde bremsset toget op.

OKSBØL d. 27. okt. En personbil kørte ved 15,30-tiden ud foran motortog på en privat overskæring lidt nord for Oksbøl st. Bilens ene side blev trykket ind, hvorved damen, der førte bilen, og hendes barn pådrog sig lettere kvæstelser. Motorvognen kunne ikke fortsætte, da banerømmeren var trykket helt ind under vognen.

TARM d. 29. okt. En personbil kørte ved 18-tiden gennem de sænkede bomme på overskæringen for hovedvej 11 i Tarm. Ledvogter H. Laursen løb ud ad banen mod det ventede tog, og det lykkedes at få standset toget før det nåede overskæringen, hvor bomme og bil spærrede spo-

ret. Føreren af bilen forklarede, at da han ville træde på bilens brems pedal, gled hans fod ind på speeder pedalen, hvorved bilen tog ekstra fart på. Der skete kun materiel skade.

## Andre uheld.

ESBJERG d. 5. oktt. Nogle drenge havde skubbet et par kabeltromler ind under en læsset ølvogn, og da et rangertræk kørte til vognen kom tromlerne i klemme mod brostene i niveauoverskæringen, hvorved vognen afspreedes.

NORDHAVN d. 10. okt. Under påfyldning af benzin på en motortrolje på strækningen mellem Svanemøllen og Nordhavn ved fem-tiden i morges, skete der det uheld, at nogle dråber benzin stænkede i lyset på en gaslyslampe, der eksploderede i hænderne på manden, der holdt lampen. Manden tabte lampen, der faldt ned på troljens varme motor, og i næste nu slog flammerne ud fra motoren og tændte hele motorvognen i brand. Det tog tre kvarter at få ilden slukket og resterne af troljen slæbt ind til Østerport. I den tid var Stogene mellem Hellerup og Østerport standsede.

VESTENSKOV d. 11. okt. Nakskov-Rødby banens skinnerbus kørte ved godt 19-tiden ind i en flok kvier, der gik på banen. Motorvognen afspreedes og kom til at hænge mod en skrænt med en hældningsgrad på 40. De to første kvier blev synget ned ad skrænten og var dræbt øjeblikkelig, og den tredje kvie kom ind under sk-bussen og var ligeledes dræbt med det samme.

FREDERICIA d. 12. okt. Da et rangertræk på 20 vogne med rangerloko både for og bag ved 20-tiden skulle rangeres fra havnebanen i Fredericia til rangerbanegården, løb en vogn af sporet i kurven ved indkørselen til personbanegården og trak de efterfølgende 7 vogne med sig af sporet. De afsprede vogne blev af trykket bag fra presset ind i hinanden, så det hele blev til en bunke pindebrænde og forvredne jernstænger. Det var stivheden

i to sammenlæssede vogne med jernbanskiner, der var årsagen til afsporingen. I løbet af det følgende døgn var sporet ryddet og farbart igen.

ÅRSLEV d. 19. okt. En tre års dreng var i form. så optaget af at lege med en hundehvalp på Svendborg-Odensebanen, at han ikke så, at der kom tog. Et trinbræt ramte drengen i ansigtet, hvorved han pådrog sig en hjernerystelse, men ellers slap godt fra uheldet.

ØLGOD d. 22. okt. Da sektionssing. C. Holmberg og banearb. V. Christensen ved middagstid var under indkørsel på Ølgod st. med en motordræsin, opdagede de for sent et loko, der under rangering kom imod dem. Få meter fra maskinen sprang de begge af motordræsinen hver til sin siden, inden dræsinen ramte maskinen. Holmberg var så uheldig at ramme en sporskifte stang, da han sprang af, hvorved han pådrog sig nogle slemme flænger i ansigtet samt en hjernerystelse. Banearb. Christensen slap med nogle ydre læsioner.

KORSØR d. 27. okt. Under rangering med to affaldsvogne, der skulle ud på Halskovsporet, knækkede skinnerne pludselig, da rangertrækket passerede kanten af en mergelgrav, idet jorden skred ud under sporet. Heldigvis holdt rangerloket sig på ret køl, medens det gled ned i mergelgraven, hvorved lokofører H. Snedker undgik at komme noget til. Årsagen til uheldet skyldes, at sporet kort før toget kom var blevet rykket ud til kanten af mergelgraven, og opfyldningen i sporet havde endnu ikke sat sig tilstrækkeligt.

FREDERICIA d. 31. okt. Jernbanearb. H. E. Mogensen blev om aftenen påkørt af en motorvogn, da han skulle over sporet fra en perron til en anden. Han benyttede en pakvogn, der holdt ved perronen, til gennemgang, og sprang derefter ned fra denne, da motorvognen samtidig kom på det andet spor. Han må have opdaget faren, men blev alligevel ramt af motorvognen, hvorved han pådrog sig åbent brud på venstre lårben og andre læsioner.



SKANDINAVISK GUMMIKA KOMPAGNI

Autoriserede Gummika-Stationer over hele Landet

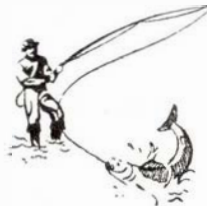
L. K. I.

**Mikkelsen**

Tlf. Palæ 2156

V. Farimagsgade 17

København V.



**K. Ølund Larsen**

Odense - St. Graabrødrestræde 5

Gaden overfor PALADS

Telf. Odense 15331

Fiskeri - Jagt - Sport

## A A R H U S

**Boye**  
RASMUSSEN

Sølv- og  
Guld-  
smed

Reparationer og nyt Arbejde  
fra eget Værksted

Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 23408

### G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr  
Lev. til Jernbanepersonalet  
Aarhus . Bruunsgade 46-48  
Telefon 26196

### Kolonial - Vin - Delikatesse

Chr. Søndergaard

Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 2 2975

hvor de bedste Tilbud kommer  
først.

### Nicolin Hansen

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

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

### Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulsfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

Blomsterforretningen

### Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer  
Banegaards Plads 5

Aarhus . Tlf. 21039

Vor Leverandør i

### Cigarer - Cigaretter - Tobak

Vine og Spirituosa  
A. BOJESEN

Aarhus . Nørregade 33 . Tlf. 25667

### Bageriet

v/ Bersang  
Friskbagt Brød og Kager  
Spec.: Lækre Fødselsdagskringler

Aarhus . Nr. Allé 24 . Tlf. 23562

Viborgvejens

### Herre- og Damesalon

anbefaler sig med proper, reel  
og omhyggelig Behandling med  
alt indenfor moderne Haarpleje  
Gunnar Christensen

Aarhus . Viborgvej 33 . Tlf. 28073

### Voigt's Eftf.

K. S. Erhard (ny Indeh.)  
Cigarfabrik . Cigarer . Cerutter  
Cigaretter . Tobak . Vine . Spirituosa  
Haandrull. Cigarvarer til Fabrikspriser  
Aarhus . Jægergaardsgade 43. Tlf. 24226

### AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

### F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7  
Telf. 35722 - 35848

Plisse - Hulsøm - Stofknapper  
Knaphuller - Applikation o. Kjolebroderi

Smyk Deres Hjem med haand-  
vævede Stoffer fra

### Jydsk Haandvæv

v. Kristine Hjorth

Aarhus . Vestergade 19 . Tlf. 22164

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstrejere  
Signalføjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

Lad vaske ude

### Dahl's Vaskeri

Tøjet hentes og bringes.

Aarhus . Skolegade 30 . Tlf. 22584

Fabrik for Maaleinstrumenter

### TERMA ½

Aarhus - Danmark

### Weisgaard Nielsen

Slagterforretning  
1. Kl. Kød - Flæsk og Paalæg

Aarhus . Tordenskjoldsgade 85  
Tlf. 68635

### Irma Pallesen

*Damefrisørsalon*

Moderne Haarpleje

Aarhus . Finsønggade 61  
Tlf. 69902

### Malernes Cooperative Forretning

Alt Malerarbejde udføres  
Tilbud og Overslag hurtigst og gratis  
Aarhus . Amaliegade 5 . Tlf. 33111 - 33295

# M

### Vaskerianlæg

til Ejendomskomplekser  
Alt i Husholdningsmaskiner  
Indhent Tilbud . Mary A. Jensen  
Aarhus . Hallssti 31 . Tlf. 22810

### Damefrisørsalonen

v/ A. Grünert

Alt i moderne Haarpleje

Hj. af Ny Munkegade og Samsøgade

Aarhus . Tlf. 32142

### Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori  
Leverandør til DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 23  
Tlf. 22053

### Salon "Hollywood"

Som Reklame: Permanentkrøller 8 Kr.,  
Cold-Permanent 13 og 17 Kr. »Teide«  
Permanent for vanskeligt Haar 20 Kr.  
Fønbølgning Kr. 4,50.

Aarhus . Vestergade 39 . Tlf. 28390

### Kolonialforretningen

v/ L. Andersen

Kolonial Konserveres Tobak Cigaretter

Aarhus Helgolandsgade 29 Tlf. 33369

### Tagenshus Kødudsalg

v/ N. Andersen

1. Kl.s Kød og Paalæg

Lev. til Jernbanefunk. Brugsforening

Aarhus . Sct. Paulsgade 7A . Tlf. 20759

### E. Strandgaards Turistfart

anbefales.

Tlf. Brabrand 60193

### Bertrand Hagelquist

Murermester

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Aarslev pr. Brabrand  
Tlf. Brabrand 60282

Vor Ejendomsmægler er

### Mikael Sørensen

Statsexam.

Køb og Salg af Ejendomme, Villaer,  
Forretninger og Grunde

Aabyhøj . Ewaldsvej 51 . Tlf. 58985

## Randers

### Gørup Christensen

**E L** Installationsforretning



Lamper og Lysekroner  
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115  
Randers

### J. J. Schneider & Søn

Sadelmager og Tapetserer  
Tæpper & Linoleum  
Randers . Nygade 10  
Tlf. 958

### Osteforretningen

v/ Inga Hougaard  
Ost . Konserver . Delikatesser  
Randers . Vester Kirkestræde 3  
Tlf. 2017

### Thanes Renseri

Kemisk Renseri og Oppresning

Randers . Vestergade 49  
Tlf. 3528



## Kold buffet på Storebælt.

Storebælt-færgernes restauratør, W. Schwartzlose, er en handlingens mand. Siden hans overtagelse af koncessionen af bælthavens restaurationer er forholdene om bord blevet stadig forbedret, og hans bestræbelser for at yde de rejsende gæster den bedst mulige service er ikke forbi endnu.

Efter en række prøver har man indført »kold buffet« i spisesalonerne. Her vil fremtidig findes et »koldt bord med varme retter«, som står klart, når gæsterne kår om bord på færgen.

Også på andre områder arbejder restauratøren med nye planer. Således er der fremsat plan om opførelse af tobakskiosker på alle færgerne. Hidtil har tobakssalget fundet sted i spisesalonerne, men ved at oprette egentlige kiosker vil publikum dels spare drikkepengene og dels få en hurtigere betjening. Samtidig vil der efterhånden som færgerne kommer på værft blive bygget chokolade-kiosker. På en enkelt er dette allerede sket.

## Bilfærge-ruten Halskov—Knudshoved.

Fhv. trafikminister Jørg. Jørgensen var stærkt interesseret i planerne om den påtænkte bilfærgerute Halskov-Knudshoved, og det var hans agt snarest at fremsætte lovforslag om bygning af de nødvendige havneanlæg, indretning af parkeringspladser, anlæg af tilkørselsveje samt anskaffelse af en ny bilfærge, dersom han var fortsat som minister.

DSB arbejdede i sommer under højtryk for at fremskaffe fuldt færdige planer, der kan indgå i lovforslaget. DSB's overslag lyder på:

35 mill. kr. til havneanlæg,

15 mill. kr. til ny færge,

og vejdirektoratet regner med, at der skal bruges ca. 20 mill. kr. til anlæg af adgangsveje. Det vil altså sige, at der må budgetteres med ca. 70 mill. kr.

Det antages, at etableringen af den foreslåede færgerute ikke vil koste mere end forrentningen af en Storebæltsbro vil koste i et år, men det vides ikke hvilken stilling trafikminister Carl Petersen tager til dette projekt.

## Nye skibe og færger.

De enorme trafikstigninger på overfarterne gør det nødvendigt, at der har måttet gøres nye kostbare bestillinger på skibe og færger. Foruden den på Helsingør skibsværft bestilte nye færge til Gedser overfarten, har DSB nu også sluttet kontrakt med samme værft om levering af en ny færge til Helsingør overfarten til en pris af 7,7 mill. kr., hvoraf SJ betaler halvdelen.

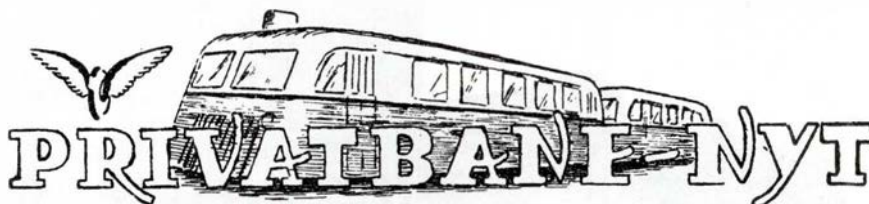
Den nye, moderne færge bliver større end rutens øvrige færger, og den bliver

dieselektrisk. Det dieselektriske maskineri er noget helt nyt inden for DSBs færger og skibe.

Desværre kan færgen først ventes færdig i april 1955.

Til Havnegade—Malmö overfarten er man ved at være færdig med tegninger til to nye skibe, der vil koste ialt 16 mill. kroner.

Også Göteborg—Frederikshavn linien har bestilt et nyt skib på Helsingør skibsværft. Skibet får plads til 1000 passagerer og 75 biler.



## Lollands-banens fremtid.

Det udvalg, der var nedsat for at skabe et forslag til den fortsatte drift af Lollandsbanen efter 1. juli 1954, har nu afgivet betænkning. Betænkningen rummer en meget grundig udredning for hele banespørgsmålet, og konkluderer i følgende forslag:

Der oprettes et nyt lollandsk jernbanelandskab med en aktiekapital på 1 mill. kr. Dette selskab overtager efter det nuværende selskabs likvidation dets anlæg m. v., der er opgjort til 6,062,900 kr., mod et kontant beløb på ca. 250,000 kr. til øjeblikkelig dækning af de manglende aktiver, og mod overtagelse af de til beløb på 10,265,000 kr. anslåede pensionsforpligtelser, for hvilken staten og de interesserede kommuner påtager sig ubetinget garanti.

Disse pensioner udredes i de år, hvor pensionsbeløbene ikke kan dækkes af driftoverskudet af banedriften på de årlige regnskaber og refunderes banen ved årets udløb af stat og kommuner i forbindelse med tilskuddene i henhold til underskudsækningsloven eller særskilt efter samme fordelingsnorm.

Aktiekapitalen tegnes udelukkende af

staten og de interesserede kommuner med 50 pct. til hver.

Staten overtager som led i nyordningen Falster-strækningen for et beløb af 1,9 mill. kr., idet den formelle berigtigelse af, at Lollandsbanen og Falsterbanen nu deles, gives ved den lov, der skal vedtages af hensyn til den nye banekoncession.

Den foreslåede ordning vil være ensbetydende med, at der af staten straks må udreeds et kontant beløb på 2,4 mill. kr. — nemlig 1,9 mill. kr. for Falster-strækningen og 500,000 kr. til tilvejebringelse af aktiekapitalen — medens kommunerne må udrede 500,000 kr. til aktiekapitalen.

Herudover må staten og kommunerne dække de årlige driftsunderskud. Hvis f. eks. underskudet udgør 200,000 kr., vil det sige, at staten — forudsat, at der opnås tilslutning til den for selskabet gunstige underskudsordning, hvorefter staten dækker de 65 pct. og kommunerne de 35 pct. — må udrede 136,000 kr. og kommunerne tilsammen 70,000 kr.

Rigsdagspartiernes gruppemøder skal nu tage stilling til betænkningen, og forudsat partiernes tilslutning går indstillingen til trafikministeren, der derefter vil udarbejde forslag til folketinget.



## Midtjydsk Vulkanisering

Kaj Madsen & Co.

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning - Paghs Alle 13 - Tlf. 1220

## UNIFORMSSKJORTER m. skulderstropper og lommer

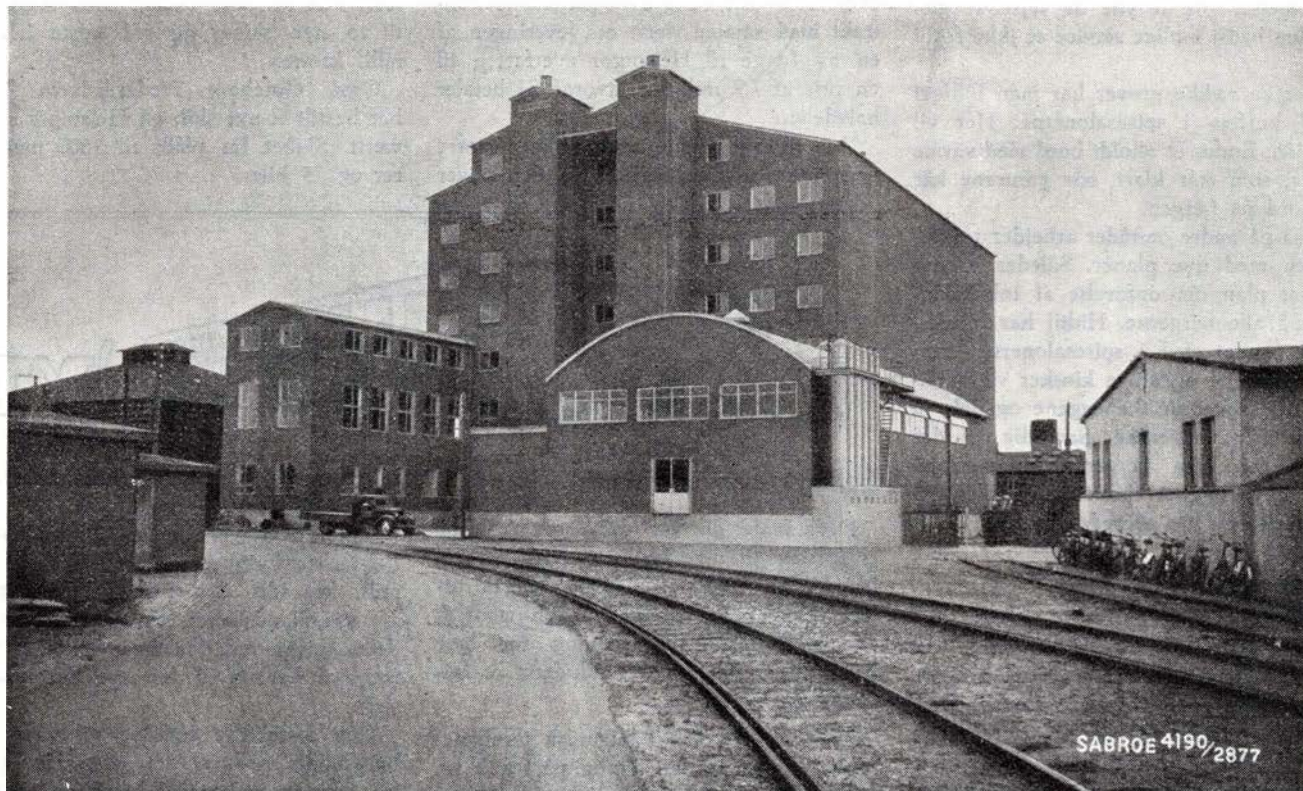
syet af sanfor. grå poplin — krympefri, farveægte, fremstillet af prima tvundne garner, vævet på dansk fabrik. Pris med 2 løse flipper kr. 29,50, med fast flip kr. 26,50. Sendes overalt pr. efterkrav.

## Varehus WILDE

NYBORG . Telefon 240



# AGRICOLD *Dansk Landbrugs fryse- og kølehus, Esbjerg*



År 1949 den 15. september i Hans Majestæt Kong Frederik den Niendes 3. regeringsår blev grundstenen lagt til *Dansk landbrugs fryse- og kølehus*, der opførtes på Esbjerg havn af Landbrugsministeriets Kvæg- og Kødudvalg.

Fra Arilds tid var en vigtig indtægtskilde for Danmark de store kvægdrifter, der ad oksevejen blev drevet sønder ud eller søværts blev ført fra Jyllands vestkyst. Med de tekniske fremskridt gennem årene fulgte krav om ændrede forsendelsesmåder. Stærkt svingende afsætningsmuligheder støttede ønsket om gennem tilpasning af tilførslerne at skaffe producenterne jævne indtægter og konsumenterne jævne forsyninger. Fryseteknikkens udvikling påkaldte interesse. Landbrugsmini-

steriets Kvæg- og Kødudvalg fremsatte i 1934 planer om bygning af et fryse- og kølehus tilhørende landbruget. Den 14. april 1948 fik udvalget landbrugsministeriets billigelse — med tilslutning fra de landsomfattende landbrugsorganisationer — til at gå i gang med arbejdet. Som byggefond hensattes 10 mill. kr. af de midler, udvalget ved sin virksomhed havde fremskaffet. Opførelsen blev påbegyndt i juli 1948 og ledet af et byggeudvalg, for hvilket formanden for Landbrugsministeriets Kvæg- og Kødudvalg, gårdejer Jacob Tvedegård, var formand, og direktør, ingeniør Poul Hauton projekterende og rådgivende ingeniør. Bygningsarbejderne udførtes af entreprenør Ove Schrøder og kølemaskineriet af A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.

Såfremt Landbrugsministeriets Kvæg- og Kødudvalg ophører, vil bygningen, når den er rejst, fuldt indrettet og udstyret til brug, gældfrit overgå til De samvirkende danske Andelsselskaber, De samvirkende danske Husmandsforeninger og De samvirkende danske Landboforeninger som disses fælles ejendom til fortsat drift.

Gårdejer Jacob Tvedegaard murede den første sten, landbrugsminister Kristen Bording den anden sten og Esbjergs borgmester, L. Høyer-Nielsen den tredje sten.

*Dette bygningsværk skal for nutid og fremtid bære vidnesbyrd om dansk landbrugs vilje og evne til efter vort lands befrielse fra fremmed åg at vie folkets bedste kræfter til Danmarks genopbygning og til fortsat fremgang for vort fædreland.*

## Haardfrossen Klaris

*lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.*

Skagen: **A/S Skagens Isværk . Rigtstlf. 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**



Ved grundstensnedlæggelsen den 15. sept. 1949 indmuredes et dokument med ovenstående ordlyd, og i slutningen af 1951 stod kølehuset færdigt til at modtage kød og event. andre levnedsmidler til frysning og lagring, og det drives nu af OXCO, der er dansk landbrugs organisation for salg og eksport af oksekød. Som leder af den daglige drift valgtes direktør Illeborg, der gennem mange års arbejde og store personlige egenskaber som leder måtte siges at være et lykkeligt valg.

Formålet med dette frysehus er særligt at fryse slagtede kreaturer fra det umiddelbart ved siden af liggende eksportslagteri og fryse dem således, at de enten kan opbevares på stedet i længere tid, eller bliver i stand til at tåle en lang transport, enten i passende kølede jernbanevogne, skibe eller automobiler.

Slagteriet er herved blevet i stand til at oplagre et overskud af kød og fordele det senere, når markedet bedre kan optage det, og allerede i efteråret 1951 viste kølehuset sin berettigelse ved at fryse og opbevare en del af de store kødmængder, der pludselig fremkom på grund af den dengang truende mund- og klovesyge. Sammen med landets øvrige kølehuse virkede og virker det som en for dansk landbrug meget velkommen prisregulator.

Bygningen ligger ved eksportthavnen, som den præger med sin markante silhuet, og den er forbundet til såvel eksportslagteriet som kajen ved lukkede broer i første sals højde. Hovedblokken har 6 afkølede etager, hvoraf første salen har en fri loftshøjde på 4,6 m og de øvrige etager 3,2 m. Der er ialt ca. 23.700 m<sup>3</sup> isoleret rum. Bygningen er konstrueret således, at der om nødvendigt kan tilbygges yderligere 1 etage; i øjeblikket forefindes 30 lagerrum til frosset kød. Der kan fryses op til 95 tons pr. døgn, og der kan samtidigt lagres ca. 3000 tons frosset kød. 4 store elevatorer, to i hverende af bygningen med en grundflade på 2,5×3,5 m og med en lasteevne på 2,5 tons sørger for transport mellem etagerne, og på bygningens tre sider findes perroner til modtagelse og udlevering. I lagerrummene holdes en temperatur på  $\pm 25^{\circ}$  C, men i nogle afrummene arbejder man med temperaturer på  $\pm 50^{\circ}$  C.

I en særlig bygning ved hovedblokkens sydvestlige hjørne findes kølemaskineriet, der er udført med ammoniak som kølemiddel, samt værksted, transformatorer o. s. v., medens kontorer, folkestuer, laboratorium o. s. v. er installeret i to mindre bygninger ved hovedblokkens nordøstlige og nordvestlige hjørner. Selve kølehusblokken er ved dilatationsfuger skilt fra de andre bygninger. Bygningen er funderet på 1700 jernbetonpæle (14 m lange), og hovedblokken såvel som maskinhuset er konstrueret som jernbetonskeletbygninger, og væggene er på ydersiderne overalt isoleret med ekspanderede korkplader i tykkelser op til 3×14 cm, der derefter er dækket med asfalt, klinkerbeton og rød facademur.

Den samlede kapacitet af kompressorerne, når de arbejder i eet trin, er noget over 4.000.000 kalorier pr. time målt ved  $\pm 10^{\circ}$  C fordampertemperatur,  $+25^{\circ}$  C i kondensatorer og  $+15^{\circ}$  C før regulerventilen, og kompressorerne er alle af Saabroses fabrikat.

Der findes eet elektrisk fjerntermometeranlæg med føler i hvert afkølet rum og med to 36 punkts aflæsningscentraler anbragt i maskinhallen sammen med kontrollamper til alle motorer i anlægget.

Der er i bygningen installeret 130 motorer med ialt 1900 HK.

Det er et kæmpemæssigt etablisement, der her er skabt, og det tjener såvel dansk landbrug som de firmaer, der har skabt det, til stor ære.

Dansk landbrug kan være stolt af dette moderne og velbyggede frysehus, der allerede står som en faktor af uoverskuelig værdi for dansk landbrugseksports økonomi.

Vi håber, at frysehuset i mange år må stå som et vartegn, ikke alene for Esbjerg eksporthavn, men for enhver dansk være det synlige udtryk for, hvad en lille nation magter, når den er enig.

J. N.

## Lidt om stoffer

Der er vel nok stoffer på hylderne, — stoffer fra alverdens lande, og når lyset om aftenen slukkes i den store forretning, er der en sludren og sladren, som i det gamle Babylon, for også stofferne har deres særlige sprog og rangforordning. Det er ikke så tydeligt for alle de mennesker, som om dagen kommer i den store forretning for at købe de stoffer, ejeren med flid og møje har købt hjem direkte fra de fremmede lande — men derfor er det alligevel sandt.

Silke har jo altid haft ord for at være noget meget fint, Tüll er let og luftigt, Lamé er sværere, og det skønne Moiré fra Schweiz, der kan renses, uden at mønstret forsvinder, er noget helt for sig.

Franske brocader: Oreganza, Nylon, Uld og Silke, Faille, Duchesse Rodia, Helsilke Tafter, Grassgraine faconne og Helsilkechangeant med navne, der lyder som skønne eventyr og bringer tankerne hen på menneskelivets festlige stunder.

Uld, det ældgamle materiale, der atter

er højeste mode, ligger også på hylderne i rige variationer og modelsouponer fra franske huse. Navne som Cachmir, Ottoman, Papillon, Jersey, Uld, Taft og Melange klinger af lunhed og hygge, og de blander deres kraftige røst i den symfoni, som stofferne på hylderne om natten bringer.

Efter de bedste mønstre taler stofferne om natten sammen om de mennesker, der om dagen er stoffernes herrer, og som kan sælge dem til hvem, de lyster. Fælles for alle stofferne er, at de ikke har noget imod at blive solgt, når salget blot sker på en sober og saglig måde, så køberen får det stof, hun eller han har brug for, for så ved stoffet, at det får det godt. Derfor sørger manden, der ejer forretningen med alle hylderne med stoffer også for, at de herrer, som betjener kunderne i hans forretning, er modne og erfarne fagmænd, der ved, hvad de har med at gøre — og som kunderne trygt kan spørge til råds. De vil aldrig risikere at komme hjem med en vare, De ikke er glad for, når den er købt i Stof-Hylden, Købmagergade 14.

# AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus  
Esbjerg

## Esbjerg Eksportslagteri



- den bedste gas  
på det bedste anlæg.

$\frac{1}{2}$  **NORDISK FLASKEGAS**  
ESBJERG TLF. 3515

# Snowcem waterproof cementpaint

*til overfladebehandling*

Snowcem waterproff cement paint er en farve i pulverform, fremstillet på basis af den kendte engelske Snowcrete hvid Portland Cement. Farven udfylder den dobbelte mission at forskønne de bygninger, hvorpå den anvendes samt at vandtætte disses facader og sikre dem effektivt mod slagregn og al slags fugt. Snowcem udrøres i vand og er uhyre let at påstryge. Der tillaves farve til ca. 1 times forbrug, og 2 gange stryging er minimum for at give en flade, der vil holde i årevis uden anden vedligeholdelse end en lejlighedsvis overspuling eller regnens indvirken.

På over 200 markeder over hele kloden — fra det koldeste nord til de tropiske himmelstrøg — har Snowcem i løbet af godt 10 år skaffet sig ry som den mest anvendte overfladebehandling til mur, beton, puds, sten etc. Snowcem er også den billigste behandling af sådanne flader og overgås ikke af nogen anden maling med hensyn til holdbarhed. De forskel-

ligste bygninger er gennem årene behandlet med Snowcem. Kæmpemæssige silopakhuse, hoteller, fabrikker, moskeer, kirker — kort sagt alle bygninger, hvor et smukt udseende i forbindelse med værn af store værdier er af betydning. Det finske olympiade-stadion, som tusinder havde lejlighed til at beundre i 1952, er malet med 20.000 kilo Snowcem, leveret gennem den danske importør. Og herhjemme er utallige bygninger i de sidste 5 år behandlet med Snowcem. Gamle slotte og kirker sikres mod tidens opløsende virkning på murene med Snowcem. Hundreder af villae og boligkarreer er pyntet med Snowcem, hvorved man undgår den gammeldags, årlige hvidtning. Danmarks fyrtårne lyser ud over vandet

også om dagen i deres hvide Snowcemklædning.

Indenfor jernbanerne er man også begyndt at interessere sig for anvendelsen af Snowcem til stationer, broer og lignende. Skagen station lyser i den festlige Deep Cream Snowcem, og Randers er vist også påtænkt malet med Snowcem. Snowcem findes i 6 lyse kulører samt i hvidt, idet mørke kulører ikke lader sig fremstille i dette materiale. Der findes et smukt farvekort, som viser de naturlige farver: Cream, Deep Cream, Silvergrey, Light Green, Buff og Pink. I smukke billed-folders vises kendte bygninger fra hele verden, der står som talende beviser for denne farves enestående fremgang — en fremgang, der skyldes det simple faktum, at man her har fundet et materiale, som ifølge sin sammensætning naturligt hæfter på de nævnte flader og arbejder sammen med disse.

Når Glostrup station til sin tid fremtræder i sin fine Snowcem-drugt, skal vi bringe en omtale og et billede af stationen her i bladet, og til sammenligning skal vi medtage et billede af stationen, som den så ud, før den fik denne fornyelse og oppudsning.

E. B. J.



*Dybbøl mølle er malet med Snowcem farve.*

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



**DAME- HERRE- OG  
BØRNEKONFEKTION**

*Stjerne*  
MAGASINET %

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS  
TELEFON 23611





### Svendborg.

Trafikkontrolør K. G. U. P. Jørring, Hellerup, er forfremmet til stationsforst. i Svendborg, hvor stfst. N. M. S. Larsen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

### Støvring.

Stationsforst. J. B. Andreasen, Knabstrup, er forfremmet til stfst. i Støvring, hvor stfst. J. C. M. Axelsen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

### Havdrup.

O.trafikassistent J. P. Pind, Hillerød, er udnævnt til stationsforst. i Havdrup, hvor stfst. L. E. Nielsen er død (55 år).

### Knabstrup.

Trafikkontrolør H. C. Andersen, Kh Godsbgd., er udnævnt til stationsforst. ved Knabstrup st., hvor stfst. J. B. Andreasen er forfremmet til stfst. ved Skørping st.

### Skodsborg.

Trafikkontrolør Johan Korff, Klampenborg, er udnævnt til stationsforst. ved Skodsborg st., hvor stfst. L. Hansen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

### Vejstrup.

Stationsmst. M. Hansen, Hammelev, er forflyttet til Vejstrup st., hvor stmst. er afsk. på gr. af alder (70 år).

Hammelev st. er derefter overgået til billetsalgsted.

### Flakkebjerg.

Trafikinsp. K. M. J. Bjarne, Lille-Skensved, er forfremmet til stmst. ved Flakkebjerg, hvorfra stmst. A. P. J. R. Petersen e. ans. er flyttet til Klarskov st.

### Tvingstrup.

Trafikeksp. J. T. Jensen, Tvingstrup,

er forfremmet til stmst. samme sted, hvor stmst. J. P. J. Hamborg har søgt afsked på gr. af alder (68 år).

### Ollerup.

Afl.trafikeksp. T. Møller, Odense, er forfremmet til stationsmst. ved Ollerup st., hvor stmst. har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

### Jejsing.

Trafikeksp. N. A. Simonsen, Hvidovre, er forfremmet til stationsmst. ved Jejsing st., hvor stmst. C. P. Rasmussen har søgt afsked på grund af alder (65 år).

### Sønderlev.

Trafikass. Kaj Nielsen, Pandrup, tidligere stationsmst. ved Tårs st., er udnævnt til stationsmst. ved Sønderlev st., hvor stationsmst. L. K. Sørensen har søgt afsked på gr. af svagelighed (66 år).

### Dødsfald.

Pens. stationsforst. Georg Larsen, Hammelev, 87 år.

Pens. stationsforst. N. P. Bentzen, Eskildstrup, 85 år.

Pens. baneformand C. E. Christiansen, Klampenborg, 82 år.

Pens. banearbejder Andreas Sørensen, Vamdrup, 85 år.

Pens. stationsforst. N. Gravgaard, 80 år.

Pens portør Fr. Jørgensen, Hvalso, 78 år.

Pens. togfører L. C. Hansen, Kh, 77 år.

Pens togfører Peder F. Jensen, Randers, 75 år.

Pens. lokofører N. P. C. Nielsen, mdt Gb, 75 år.

Pens. lokofører L. P. Frandsen, mdt Gb, 73 år.

Pens. stationsleder P. C. E. Rasmussen, Gb, 73 år.

Pens. overportør H. A. Johansen, Næstved, 71 år.

Pens. baneformand C. Kjeldsen Christiansen, Jelling, 69 år.

Pens. kedelp. ovpt. E. S. K. Holm, Kbhavn H, 64 år.

Trafikktl. K. A. Kvist, Billet- og Blanketforv., 63 år.

Stationsleder G. M. Mikkelsen, Kbhavn H, 61 år.

Baneformand P. Madsen Pedersen, Auning, 61 år.

Portør Jørgen C. Jensen, Kbhavn H, 58 år.

Togfører K. M. Kristensen, Kbhavn H, 57 år.

Stationsmester S. P. B. Jørgensen, He, 57 år.

O.trafikassistent C. F. Müller, Skodsborg, 54 år.

Fhv. stationsmester Søren Hansen, Grænge, 50 år.

### Rettelse.

I forrige nr. meddelte vi, at togfører J. P. S. Fredberg, Viborg, var død. Det meddeles, at togf. Fredberg lever i bedste velgående og til stadighed passer sin tjeneste. — Vi beklager herved det skete, der skyldes navnelighed, idet det var pens. togfører Fredberg, København H, der er afgået ved døden.

## FORENINGS-MEDDELELSER



D.S. B. Skytteforening K H

Formand: E. A. Nielsen

Tietgensgade 68, mzz. V.

Vinterskydningen i kælderens i Forsvarsbrødrenes Hus, Gothersgade 137, er nu i fuld gang hver torsdag aften. Kom ind og vær med og tag eventuelt en kammerat med. Nye medlemmer optages på skydebanerne hver aften og ellers ved henvendelse til et af bestyrelsesmedlemmerne.

Resultaterne fra præmieskydningen — (Damernes Pokal):

Gunnar Broch vandt Damernes Pokal med 95 p. + 1 p. i handicaptillæg.

### Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Frederikshavn . Emilievej 3  
Tlf. 1497

### Harry Hansen

Vraa Blikkenslager- Centralvarme- og  
Sanitetsforretning  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vraa . Lykkensvej 11 . Tlf. 216

### BRDR. HØNGAARD

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

Iversen Nielsen modtog 1 riffelplade for vunden pokal i 1952.

Kl. A: Iversen Nielsen	94 p.
J. K. Jakobsen	93 p.
E. A. Nielsen	93 p.
Kl. B: Gunnar Borch	95 p.
E. V. Sørensen	91 p.

Resultaterne fra klasseskydningen:

Kl. IV: O. Arnbo	630 p.
Guldmærke og riffelplade.	
Kl. III: E. V. Sørensen	619 p.
Sølvmærke og riffelplade - nr. 1.	
Kl. III: E. Kohlenberg	594 p.
Sølvmærke og riffelplade - nr. 2.	
Kl. II: V. Wedel	518 p.
Broncemærke og riffelplade - nr. 1	
Kl. II: K. Pedersen	498 p.
Broncemærke og riffelplade - nr. 2.	

Resultaterne fra mesterskabsskydningen i S.K.S. den 27. september 1953:

1. H.T.K.	134,4 p.
2. H.S.	130,2 p.
3. D.S.B.	126,2 p.
4. H.T.K. III	122,6 p.
5. S.K.L.	122,2 p.

S.K.S. lader afholde en træningsskydning på 300 m een søndag i hver måned. Meddelelse om disse skydninger fremlægges på banerne i Gothersgade efterhånden, som de indløfer. Prisen er 2 kr. pr. skydekort (excl. patroner).

E. A. Nielsen.

## Dansk Jernbane Orkester Forbund.

Under mottoet »Spil selv — vær aktiv musikdyrker« blev der på et møde i Fredericia søndag den 25. oktober 1953 af repræsentanter fra samtlige jernbaneorkestre i Danmark stiftet *Dansk Jernbane Orkester Forbund*.

Formålet med et forbund for jernbaneorkestre er:

1. at højne og udbedre den musikalske forståelse indenfor etaten,
2. at varetage fælles administrative og økonomiske interesser,
3. at samle orkestrene i fællesstævner landet over.

Følgende orkestre er tilsluttet Dansk Jernbane Orkester Forbund og ved deres formænd tilsluttet repræsentantskabet: Esbjerg Jernbane Orkester (formand rgm.

I. S. Vinther, Torvegade 151, Esbjerg).  
Århus Jernbane Orkester (formand tgf. H. Kühle, Hans Brogesgade 21, st., Århus).

Struer Jernbane Orkester Forening (formand lkf. H. E. Stubkjær, Ringgade 108, Struer).

Århus Centralværksteds Blæseork. (formand hvk. W. Christensen, Carl Bertelsensgade 7, 4., Århus).

Københavns Jernbane Orkester af 1921 (formand stbtj. E. V. Bjørneboe, Brysselgade 1, 2. tv., København S.).

På mødet enedes repræsentanterne om at vælge E. V. Bjørneboe og H. C. O. Hansen som henholdsvis formand og sekretær, begge Københavns Jernbane Orkester af 1921. Derfor anmoder vi om, at alt hvad der har almen interesse for orkestrene sker igennem Dansk Jernbane Orkester Forbunds sekretariat ved E. V. Bjørneboe, Brysselgade 1, 2. tv., København S. - tlf. Amager 3633 x.

E. V. Bjørneboe.



## Aktuelt brev til DSB.

Jeg henstiller til de øverstkommanderende over De Danske Statsbaner om snarest at få togene i gang igen og få lukket stationerne op om aftenen mellem Ballerup og Frederikssund allerede inden vinteren kommer.

Jeg var i Skævinge forleden og ved rutebilens ankomst til Frederikssund var der 45 minutters ventetid til bilen gik mod Ølstykke, men det går nok, sagde jeg til mor. Vi sætter os ned og hygger os på rutebilstationen, — men om forladelse, den var lukket. Jeg indrømmer, vi kunne være gået på restauration, men vi trængte ikke til noget, vi kom et godt sted fra. Jeg spørger: Har I fjer på hjernen? Jeg skal ikke ud og køre mere om aftenen, og mange deler min opfattelse. Jeg var med et brev nede til vor station i aftes, mørk og trist ligger den der. Jeg havde fået puttet brevet i kassen, og det gik uden lommelygte, men på tilbagevejen faldt jeg over kantstenene. Jeg faldt let, jeg er jo ung endnu, men sker det, at en brækker en arm eller et



ben, hvad så? Nej, I vinder aldeles ikke noget ved den skøre ordning, tværtimod!

H. Petersen,  
karetmager, Ølstykke st.

## Med morgen S-tog.

Ved Svanemøllen beredte man sig på at standse før den slidsomme færd mod Nordhavn. Men S-toget standsede ikke. S-togsføreren havde ganske glemt den lille, betydningsfulde station. Toget kørte forbi. S-togsføreren vågnede og gned øjnene, standsede toget ude på linjen og bakkede ind på Svanemøllens station »den gale vej«.

Inde i S-togskupeerne blev man først forundret, så smilede man bredt og sagde, at S-togsføreren nok enten havde været ved at barbære sig — eller at han var forelsket og havde glemt toget for tankerne om den skønne. Inden S-toget igen forlod Svanemøllen, var et helt tog fyldt med muntre mennesker, fyldt med glæde over, at de ufejlbarlige S-tog kan have menneskelige fejl.

## Da DSB gav sig.

DSB har nu meddelt Ringe sogneråd, at det kan få pladsen mellem postkontoret og stationen i leje til en billigere pris end først ansat, og at pladsen til sin tid ved lejemålets ophør ikke skal bringes tilbage i den nuværende stand (den henligger med jord og ukrudt), men man må godt aflevere den med den asfaltbelægning, man agter at lægge på den! Det er fornuftigt, at DSB nu ser sådan på sagen, men det er kedeligt, man har været så længe om at finde frem til det standpunkt.

## Fremskridt.

— Det er også din skyld, at vi altid kommer for sent til toget!

— Ja, kære kone, men denne gang var det da kun et halvt minut.

## Uvirkeligt og virkeligt.

Under en af bedriftsværnets øvelser i kælderen i DSBs generaldirektorat skete der det, at en af de tilstedeværende besvimeede på grund af varme eller sådan noget. En af de andre, en kraftig dame, skred hurtigt frem:

— Lad mig tage affære, nu har vi jo lært kunstigt åndedræt. Men hendes sidekammerat, som hun havde trænet med, hev hende i armen:

— Men Lise dog, du har da vel ikke tænkt dig at gøre det på en syg person!

(Europæiske).

Og så var der —

jernbanedetektiven, der var på sporet...



## Herning

### Lund & Erichsen

Elektro-Installation

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

### E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juvelerer  
Lev. til DSB Personale

Herning . Østergade 3 . Tlf. 800

### C. Engelbrecht & Søn

Aut. Gas- og Vandmester  
Blikkenslager

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning . Bredgade 14 . Tlf. 47

### Herning elektro- mekaniske Værksted

v/ Lorentsen & Jensen

Herning . Østergade 27  
Tlf. 1520 - 1820

### A. og W. Christensen

Specialværksted for  
polstrede Møbler

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

### Schack Nielsen

Farver og Lakker  
Stort Udvalg i Tapeter

Herning . Østergade 20 . Tlf. 576

### Gælder det OST saa husk

Torvedagene Tirsdag og Lørdag  
hos J. P. JENSEN, Herning  
hvor De faar de bedste  
Kvaliteter.

### V. A. Jørgensen

Reparationsværksted  
for Auto-Karosserier  
Leverandør til DSB

Viborg . Tlf. 1268

### Anders Petersen Farvehandel

Tapeter . Farver . Lakker  
Leverandør til DSB

Viborg . Vestergade 18 . Tlf. 1185-1525

### M. Grummesgaard

Blikkenslager  
Vand - Sanitet - Centralvarme  
Flaskegasanlæg

Hammerum . Frølundsvvej 16 . Tlf. 160

### Aage V. Nielsen

Smedemester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Hammerum . Østergade 9 . Tlf. 172

## Kolding

### Agtrupvejs Budcentral

v/ E. Schmidt  
Al Slags Bud- og Vognmands-  
kørsel med 1/2-3 Tons Vogne.  
Vaskemaskiner udlejes.

Kolding . Agtrupvej 42 . Tlf. 2943

### H. og F. Sloth

DSB Vognmand  
Kolding . Tlf. 51

### H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio  
Udfører Arbejder for DSB  
Jernbanegade 21  
Kolding - Tlf. 3555 fl. Lin.

### Møller & Sørensen

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

### Banegaardskiosken Holstebro

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

### Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-  
og Gasmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772



### Ikast Vulkanise- ringsanstalt v. Einer Madsen

Udf. Arb. for DSB

Ikast . Østergade 26  
Tlf. 140

### Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning  
Vand - Gas - Varme - Sanitet

Udfører Arbejder for D.S.B.

Karup . Viborgvej 27 . Telf. 59

### Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker  
Vand - Varme - Sanitet

Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern . Chr. Hansensvej 5 . Telf. 484

### J. P. Bisgaard

Møbel- og Maskinsnedkeri

Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern - Finnerupvej 4 - Tlf. 168

## Brande

### Joh. Hansen

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

### S. Enkelund

Tømrermester  
Savværk og Maskinsnedkeri  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Brande . Tlf. 215

### N. A. Pedersen & Søn

Murermestre  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Bramminge . Søvej 1 . Tlf. 77

## Djursland

### Aa. Broni Christensen

Tømrer- og Snedkermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Trustrup . Stationsvej . Tlf. 22



### Th. Kjær

Aut. Elektroinstallatør  
Udfører Arbejder for DSB  
Trustrup . Tlf. 68

### Jacob Jacobsen

Malermester & Dekorator  
Udf. Arb. for Ebeltoftbanen  
Balle . Tlf. Balle 51

### Sv. Petersen & Th. Nielsen

Tømrermestre & Entreprenører  
Udf. Arb. for Ebeltoftbanen  
Balle . Tlf. Balle 74

### Waldem. Blichfeldt

Aut. Gas- og Vandmester  
Centralvarme - Blikkenslagerarbejde  
Udfører Arb. for Ebeltoftbanen  
Ebeltoft . Erik Menvedsvej 10 . Tlf. 157

VOGNFABRIKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
**RANDERS**

### Mogensen & Rasmussen

Aut. Gas- og Vandmestre  
Centralvarme - Sanitet  
Værkst.: Industrigaarden, Thaisvej 24  
Udf. Arb. for Hadsundbanen  
Randers, Tøjhushavev. 16, Tlf. 4992-5542



## Aalborg

### Aalborg Banegaards Service

v/ P. Kjeldgaard

Her kan De blive barberet,  
vasket og få skoene pudsede.

**Aalborg Banegaardstoilet**

### Motor-Depotet

BMV - Norton - Royal Enfieldt  
1. Kl. Reparationsværksted  
Alle Reservedele føres.

Aalborg . Skp. Clementsgade 4  
Tlf. Alba 10380. Privat: Alba 10941

### Kolonialforretningen

v/ Leo Nielsen

Kolonial - Konserves - Vine  
Tobakker

Aalborg . Danmarksgade 86  
Tlf. Aalborg 5023

### Vestre Cyklebørs

er vor Leverandør i nye og  
brugte Cykler. Alt i Reserve-  
dele. 1. Kl. Værksted ogsaa for  
Knallerter.

Aalborg . Borgergade 32 . Tlf. 4372

## Nørresundby

### Torvehallen

v/ R. Juul

Frukt - Grønt - Blomster - Sydfrugter  
Nørresundby - Vestergade 16  
Tlf. 4296

### X. Søndergaard Jensen

Manufaktur - Tricotage -  
Lingeri - Uldgarn - Smaating

Nørresundby - Østerbrogade 17  
Tlf. 11908

### Brønderslev Mineralvands- fabrik

ved A. Poulsen

Brønderslev . Gravensgade 5b  
Tlf. 346

### Frits Halvorsen

Entreprenør  
Betonvarefabrik

Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

### Palsefabriken »Gøl«

Jørgen B. Jensen

Skalborg

Tlf. 162

### P. JØRGENSEN

Maskinfabrik

Beholdere - Jernkonstruktioner  
Smedearbejde-Specialmaskiner

**Skalborg . Telf. 61 - 115**

## Veile

### Akkumulator Depotet

Leverandør til DSB

Veile - Skovgade 14  
Tlf. 1468

### Erik Madsen & Søn

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

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

### E. Prisholm

Maskinværksted

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Veile . Flegmade 14 . Tlf. 1787

### C. V. Christensen

v/ P. R. Christensen

Blikkenslageri

Sanitære Installationer . Centralvarme

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Veile . Ørstedsgade 4 . Tlf. 301

### O. HANSEN

Malermester

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Jelling - Tlf. 109

### H. P. Knudsen

Statsaut. Elektroinstallatør

Lys - Kraft - Varme

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

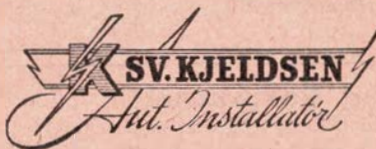
Hedensted . Tlf. 108



**A. Wellejus**

statsautoriseret Installatør

Hedensted . Tlf. 79



Udfører Arbejder for DSB

Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

### E. DAHL

Aut. Elektroinstallatør

Lys - Kraft - Varme

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Løsning . Tlf. 127

### Johs. Laursen

Murermester

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Bjerringbro . Nørregade 15  
Tlf. 220

## Horsens

Tandlæge

### E. Büchmann Larsen

(Rohdens Eftf.)

Konsultation: 9-17. Lørdag: 9-13

Horsens . Hospitalsgade 2 . Tlf. 1070

Husk

### Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen

Stort udvalg i frue- og

ungpigehatte. Omforandr. udf.

Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

### Amts-

### Arbejdsanvisningskontoret

Horsens . Fabrikvej 6

Tlf. 2740

## Silkeborg

Kemisk Tøjrensning

Præsning og Farvning

### Trikohl Renseri

Silkeborg . Søndergade 19

Tlf. 1262

### Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager

Silkeborg . Søndergade 36

Tlf. 521

### Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester  
og Vejarbejder

**Udfører Arbejder for D.S.B.**

Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

**Fisk er sundt!**

### FISKEHUSET

Lars Bo

Søndergade 1 . Tlf. 861

Silkeborg



### Manufaktur . Trikotage

### Th. Sivertsen & Søn

Alt Blikkenslagerarbejde udf.

Leverandør til DSB

Skanderupgade 3

Skanderborg . Tlf. 263

### Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44