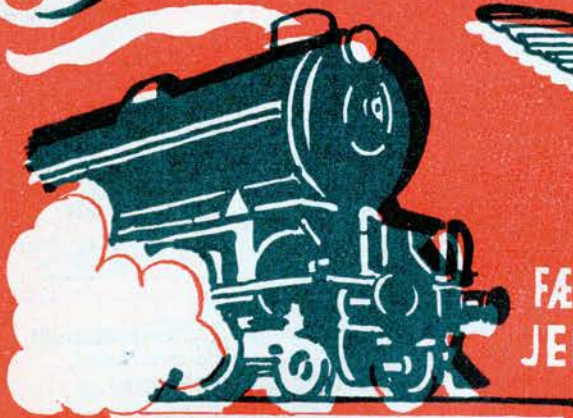


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

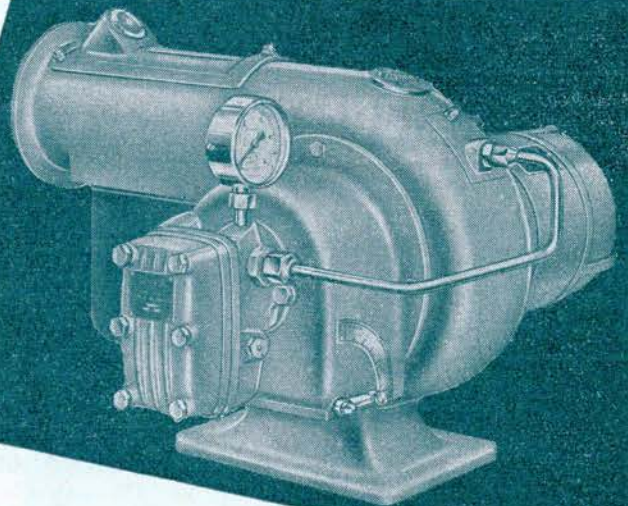
TIDSSKRIFT FOR STATS-OG PRIVATBANEPERSONALET

RECK oliefyr

Levering fra lager

- tryghed
- komfort

- og så sparer
De plads
i kælderen



tal med Reck om oliefyr

RECK'S OPVARMNINGS COMP. A/S

75 års erfaring med varmemproblemer

ÅRHUS
ABOULEVARDEN 39
TLF. 2 95 20

KØBENHAVN N
ESROMGADE 15
TLF. JEGIR 4810

ODENSE
SCT. ANNE PLADS 2
TLF. 3402

Fredericia

P. Hansen

Blikkenslagermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Fredericia . Calvinsvej 4
Tlf. 97

M. Ottesen & Søn

Blikkenslager, Aut. Vand- og Gasmst.
Centralvarme - Ventilationsanl.
Udfører Arbejder for D.S.B.
Danmarksgade 42, Tlf. 327-1341
Fredericia

Vejle

DANSK-HOLLANDSK
VEJLE

v Knud E. Jensen . Chr. Thygesen
Vestergade 33 . Tlf. 3161
Ophugning af File.
Slibning af alt Skæreværktøj
Udfører Arbejder for D.S.B.

Akkumulatordepotet

WOTAN

Udfører Arbejder for D.S.B.
Vejle . Skovgade 14 . Tlf. 1468

Vilh. W. Pedersen

Smiede - Svejseri - Maskinværksted
Vejle . Dæmningen 14 . Tlf. 2938

Th. Weissenborn

Smiede- og Maskinværksted
Gas - Vand - Sanitet - Varme
Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

Horsens

Husk

Anna Andersens Eftf.

D. Sørensen
Stort udvalg i frue- og
ungpige hatte. Omforandr. udf.
Horsens, Borgergade 18, Tlf. 1196

Horsens Flytteforretning

G. Munch
Horsens . Allegade 47 . Tlf. 196

E. B. L.

Ger Deres indkøb hos vore annoncører

Randers

Gørup Christensen

E L Installationsforretning
 Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB
Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

Randers Byomnibusser ^{1/2}

J. J. Schneider & Søn

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

Osteforretningen

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

Thanes Renseri

Kemisk Renseri og Oppresning
Randers . Vestergade 49
Tlf. 3528

Mogensen & Rasmussen

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

Johannes Faarups Eftf.

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

A. Wenneberg & Søn

Glarimestre - Rammeforretning
Udfører alt Glarimesterarbejde
Randers . Hobrovej 1 . Tlf. 657

Frode Møller

Aut. Skorstensfejermester
Udf. Arb. for Hadsundbanen
Randers . Østerport 122
Tlf. 2524

Brødr. Andersen

Entreprenører - Aut. Kloakmestre
Vognmænd
Udfører Arbejde for Banerne
Randers-Mariagervej 131 - Tlf. 1661-861

Aalborg

Vidmar & Berntsen

Klædevarer
Foersager en gros

Vesterbro 42¹ - Tlf. 621
Aalborg

H U M A Grønnegaard
Aalborg - Prinsensgade - Tlf. 9391
Tapet, Farver, Lakker - Lev. til DSB

Motor-Depotet

BMV - Norton - Royal Enfield
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

Torvehallen

v/ R. Juul
Frugt - Grønt - Blomster - Sydfrugter
Nørresundby - Vestergade 16
Tlf. 4296

X. Søndergaard Jensen

Manufaktur - Tricotage -
Lingeri - Uldgarn - Smaating
Nørresundby - Østerbrogade 17
Tlf. 11908

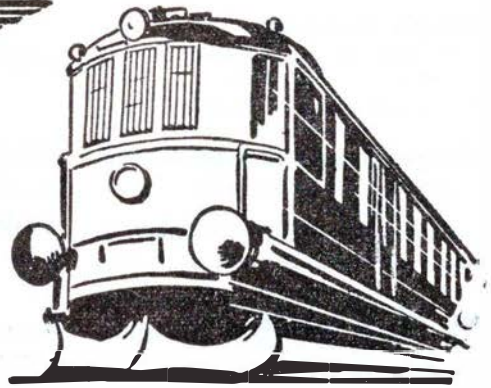
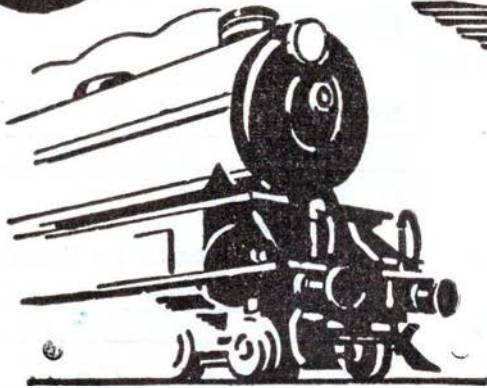
Willy Heyn Jensen

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

Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

v. Poul Sørensen
Udfører Arbejder for DSB
Rutebiltj.
Bjerringbro - Reberbanen 1 - Tlf. 62

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

11. årgang nr. 2

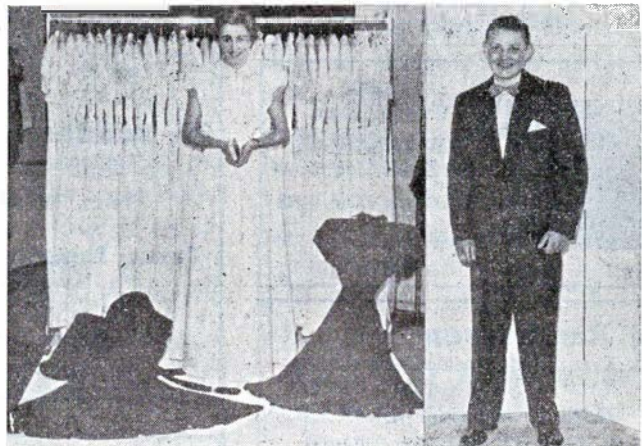
Redaktion: Stationsmester H. E. Rybro.
Flintholm st., København F.

Februar 1954

INDHOLD:

Øresund og Storebælt.....	Side 35
Månedens emner	« 36
Erindres det?	« 38
Månedens interview	« 39
Mens vi venter på tog	« 41
Det nye MY loko	« 41
Danmarks første rutebil	« 43
Den midtsjællandske jernbane....	« 44
Det er ikke alle der ved	« 48
Månedsmagasinet	« 49
Model jernbane	« 50
Privatbane nyt	« 51
Den tekniske side	« 54
Ud og ind	« 55
Foreningsmeddelelser.....	« 55
»Hunden på«	« 56

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

Herning

Lund & Eriksen

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

A. og W. Christensen

Specialværksted for
polstrede Møbler
Udfører Arbejder for D.S.B.
Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

Gælder det OST saa husk

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

Schack Nielsen

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

Importforretningen Frem

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



Ikast Vulkaniseringsanstalt

v. Einer Madsen

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

Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.
Karup . Viborgvej 27 . Telf. 59

Aage V. Nielsen

Smedemester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hammerum . Østergade 9 . Tlf. 172

CHR. CHRISTENSEN

Glarmesterforretning
Leverandør til DSB
Struer . Østergade . Tlf. 161

Viborg

Aut. N D Forhandler

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

NIELS KALHAVE A/S

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

Viborg Autoelektro

Bosch Service
K. Staunbjerg
Udf. Arbejde for DSB-rutebiltj.
Viborg - Trekonervej 4 - Tlf. 1773

Phillipsen & Hall %

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

Banegaardskiosken Holstebro

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

Magnus Jepsen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Tarm . Vardevej
Tlf. 99

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16-34

Tarm Installationsforretning

Th. Hays Thøgersen
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Tlf. Tarm 24

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker
Vand - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.
Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

J. P. Bisgaard

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

Brønderslev

Brønderslev Mineralvandsfabrik

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

Frits Halvorsen

Entreprenør
Betonvarefabrik
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

C. STEERUP

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vraa - Telf. 85

Pølsefabriken »Gølk«

Jørgen B. Jensen
Skalborg . Tlf. 162

Morsø Møbelforretning

v. Ejv. Petersen
Leverandør til DSB-Personalet
Nykøbing M . Enghavevej 47 . Tlf. 118

Chr. Laursen

Entreprenør og Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Glyngøre - Tlf. 40

Kolding

H. Overbeck

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

Agtrupvejs Budcentral

v/ E. Schmidt
Al Slags Bud- og Vognmands-
kørsel med 1/2-3 Tons Vogne.
Vaskemaskiner udlejes.
Kolding . Agtrupvej 42 . Tlf. 2943

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S
Leverandør til DSB
Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040

A. P. Jørgensen

Maskinfabrikant
Leverandør til DSB
Ribe - Nygade - Tlf. 206

Øresund og Storebælt

Det er ikke forslag det mangler på

Pressen, der jo skal have noget at skrive om, og en hel del større og mindre virksomheder og privatpersoner, der håber på en fortjeneste eller fordel, beskæftiger sig livligt med planer om anlæg af broer eller tunneler over eller under Øresund og Storebælt. Unægteligt ville det også være dejligt, om man til eller fra Jylland—Fyn og det øvrige Europa kunne køre over sund og bælt. Der er næppe nogen, der vil protestere mod selve princippet, og såvel for jernbaner som for landevejstrafikken ville en fast forbindelse mellem de pågældende landsdele og lande være en mægtig bekvemmelighed. Derom er sikkert alle enige.

Det seneste forslag om en forbindelse kun for biltrafik mellem København og Malmø er naturligt nok blevet modtaget med særlig interesse i de kredse, der er interesseret i jernbanernes fortsatte beståen, ligesom blandt dem, hvis interesser går i modsat retning. Det tilsvarende ville have været tilfældet, hvis forslaget havde gået ud på at bygge en forbindelse for jernbaner alene.

Da man byggede Lillebæltsbroen, sad den sunde fornuft i højsædet, og broen blev for både bane og landevej. I dag er der sikkert ingen, der ikke er klar over, at dette selvfølgelig var, og er det eneste rigtige, og man kan vel også gå ud fra, at det samme vil blive tilfældet for Storebælts og Øresunds vedkommende.

Der er imidlertid det ved sagen, at forbindelsen over Storebælt og Øresund ligger, hvad man kan kalde lige på kanten af det økonomisk overkommelige, og måske også i nærheden af kanten af det teknisk muligt. Nogle ingeniørfirmaer har derfor set således på forholdet, at da en forbindelse kun for biltrafik kan bygges for et betydeligt mindre beløb end en forbindelse også for jernbane, vil der være en vis mulighed for gennemførelse af et sådant projekt inden for en overskuelig fremtid, og er derfor fremkommen med forslaget. At jernbanernes ledelser er noget betænkelige ved dette forslag kan ikke undre. Men det er ikke umiddelbart indlysende, at en landevejsbro vil kunne skade banerne. Da de to landes jernbaner nu engang er indstillet på at bestride trafikken over sundet, ville det vel være rimeligt, om de, i tilfælde af at planen realiseres, overtager buskørselen mellem København og Malmø. Idet man ikke kan tænke sig andet, end at en sådan busforbindelse skal etableres med tilslutning med hovedtogene på begge sider.

Landgangsfartøjer

Men hensyn til Storebælt ser det ud til, at broplanerne for en tid er stillet i baggrunden for planerne om at etablere biloverførsel med nogle til krigsbrug byggede landgangsfartøjer. En idé, der ser meget tiltalende ud. Det vil sige: Hvis et privat selskab eller motororganisationerne starter et sådant foretagende, vil det kunne gå udmærket på den måde, at man sejler i sommertiden og under gunstige vejrforhold, men lader være at sejle under ugunstige forhold og når der ikke er tilstrækkelig tilslutning og så forøvrigt lader færgerne om resten. Men hvis Statsbanerne begynder den slags sejlads, vil man straks høre klager over en utidsvarende overfart, blottet for al nutidens komfort og bekvemmelighed. Bladene vil skrike op om, at bilisterne bliver behandlet som en slags andenklassens mennesker, der bliver budt et fartøj, som måske nok kan være anvendeligt under krigsforhold, men som i moderne trafik er ligeså upasende, som lejligheder med lokum i gården er det i moderne byer.

Men nu er tanken engang opstået, og til al held er nogle af vore største dagblade gået ind for den. For der er sikkert så meget rigtigt i den, at den før eller senere vil blivesøgt realiseret, hvem der så end skal gøre det. Derfor vil det være bedst, at Statsbanerne gør det, for ikke at komme til at stå over for det forhold, at andre tager fortjenesten ved overførsel af biler,

De kører bedst med

VOLVO

Frederiksbjerg Autohandel

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101
Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)

når der er noget at tjene, men alligevel må stå med et beredskab, som kan bestride behovet, når forholdene ikke er således, at de primitive både kan klare det, eller der ikke er tilslutning nok til at denne sejladsskib kan betale sig.

Man har hørt den påstand fremset, at Storebælts færgeomateriel er for dyrt, for luksuøst udstyret og for kompliceret med hensyn til kostbare færgelejer m. m. Men man kan sikkert gå ud fra, at de mange års erfaring, der er nedfældet i færgefarten, netop som den er, ikke er spildt, og at færger og lejer er blevet, som de er, under hensyn til hvad der er nødvendigt for at sikre en pålidelig, bekvem og præcis overfart under alle forhold. At man så samtidig har indrettet pæne og hyggelige opholdssaloner med restauration, kan vel ikke betyde så forfærdelig meget økonomisk set, og havde det ikke været således, ville dette uden tvivl være blevet kritiseret langt stærkere.

Endelig må man ikke glemme, at en bekvem, hurtig og billig overførsel uden ventetid er noget enhver bilist ønsker, selv om det slet ikke er vigtigt for ham. Men i højere grad man imødekommer dette ønske, jo større bliver tilstrømningen. Og da det vel nok i så godt som alle tilfælde må betragtes som en slags luksus at føre sin bil med over, kan der næppe være noget galt i at søge tilstrømningen reguleret ved takstforhøjelser. Måske burde der indføres højere sæsontakster for ferie og højtider. Det er jo en fremgangsmåde, der med held anvendes andre steder.

Når man drøfter problemerne om

broplaner og overfarter, kan det være nyttigt at gøre sig klart, at det, der skaber vanskelighederne, er farvandenens ringe bredde. Havde de været ligeså brede som f. eks. Kattegat, ville broplanerne ikke fremkomme, og det at føre sin bil med over, ville være så kostbart, at kun de færreste kunne tillade sig den luksus. Nu eksisterer vanskelighederne vel nok mere i aviserne end i virkeligheden, og når Dansk Ingeniørforenings blad »Ingeniøren« skriver:

Vi overdriver således på ingen måde, når vi her fremhæver, at man inden for vide kredse nærer en stigende og virkelig alvorlig bekymring for, hvordan det skal blive muligt i tiden fremover at afvikle den stærkt voksende Storebæltstrafik på en rimelig effektiv måde. —

Så er det nok alligevel en overdivelse, for der er sikkert ikke et eneste menneske, der ødelægger sin tilværelse med bekymringer om, hvorledes de skal komme over Storebælt om 20, 50 eller 100 år.

Aros.

Månedens emner...

Erhvervelse af persontrafik

Hvad dette angår, bør der arbejdes meget mere end det hidtil er sket. Ganske vist udsendes der hvert år fra distrikterne en skrivelse til stationerne herom, men skrivelser gør det jo ikke alene, der må personlig agitation til. Selv om der er mangel på trafikassistenter, skulle det alligevel ikke synes umuligt på bystationer at fritage en kontrollør eller overassistent for tjeneste nogle dage for at han kunne aflægge besøg på større virksomheder og fabrikker for hos disse funktionærer og tillidsmænd at agitere for udflugtsrejser såvel i indland som udland. evt. med forevisning af film og lignende.

Statsbanerne har jo efterhånden ikke så få film såvel fra ind- som udlandet — selv om stationerne ikke har nogen fortegnelse herover. — Så vidt jeg ved, er antallet af forevisningsapparater ikke så stort, men sådanne kan jo let lejes i byerne; lejen vil vel nok blive noget højere, hvis det skal være med operatør, men det skal jo sikkert kun prøves et par gange, for den pågældende overassistent selv vil kunne køre filmen.

Hvorfor ikke prøve med offentlig fremvisning af rejsefilm; jeg tror det kan gøres billigere, end man tror. Da jeg f. eks. i dag talte med en af byens biografdirektører om evt. leje af et småfilmforevisningsapparat til forevisning af rejsefilm, tilbød han straks at stille sit biografteater til rådighed gratis en eftermiddag. Det eneste, som skulle betales, var en operatør samt leje af et småfilmforevisningsapparat, da det han havde privat, ikke var kraftigt nok til at kunne benyttes i den store biografsal.

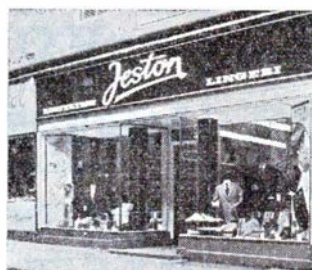
Vi har et brevkort »Statsbanerne hjælper Dem gerne«, dette bør også optrykkes i plakatform — evt. emailleskilt til ophængning.

Mange tror, man kun kan købe billetter til udlandet hos et rejsebureau. En annonce af og til — indrykket af den stedlige jernbanestation — i byens største blade, kan sikkert også skaffe en villig tekstomtale om Statsbanernes rejsebureauvirksomhed. Udsendes annoncerne som hidtil gennem et annoncebureau, skal bladet jo afgive visse procenter af indtægten til bureauet.

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.

Geston

Købmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726

Byen her har nu i tre måneder daglig været gennemtrawlet af en udenbys rejsearrangør for busrejser til udlandet. Statsbanerne bør også vise sit initiativ, men det haster, hvis det skal give resultater i denne sommer.

Week-end-billetterne

I store træk har week-end-billetterne tilsyneladende virket efter hensigten. Men i mange tilfælde har de givet anledning til misforståelser med deraf følgende misfornøjelser, hovedsageligt fordi de rejsende ikke har været klar over, hvad billetterne er gyldige til. Mange har ment at kunne rejse tilbage igen om lørdagen, andre, som har rejst tilbage så sent, at klokken blev over tolv mandag, har ikke kunnet forstå, at der skulle købes en billet helt fra togets sidste ordinære standsningssted før tolv, og ikke så få har været nødt til, eller foretrukket, at rejse over en delstrækning med et af de tog, billetterne ikke er gyldige til; de er som regel uforstående overfor at skulle købe en hel ny billet til den pågældende delstrækning og erklærer, at den, som har solgt dem billetten, har sagt, de kunne rejse med dette tog.

Det synes som om det er nødvendigt for at undgå disse kedelige misforståelser, at man, hver gang man sælger en billet, udtrykkelig gør opmærksom på, hvordan og til hvad billetten er gyldig. Det ville selvfølgelig være det rigtigste, om man altid, uden at være specialist, kunne se på sin billet, hvad den var gyldig til. Men med alle de mange forskellige rabatsystemer, der efterhånden er indført, vil selv en ret nødtorftig forklaring kræve en tekst, som ikke kan finde plads på en billet. Det bedste ville være at lade fremstille en lille tryksag, som kunne følge med hver eneste købt billet, og hvori der tydeligt og let forståeligt gøres rede for de forskellige billetteres gyldighed. En sådan tryksag ville samtidig være en reklame for billige rejserne.

a.

Så fik vi endelig week-end-billetterne,

som forhåbentlig vil give en forøgelse af billetindtægten, så ordningen bliver permanent, bortset fra højtiderne.

Dog synes bestemmelserne for »skrappe« for rejsende med week-end-billetter i lyntogene. Kunne der ikke lempes lidt herpå, så rejsende, som uforvarende er kommet med lyntog, kan nøjes med tilkøb af $\frac{1}{2}$ billet over lyntogsstrækningen plus hurtigtogsbillet.

Hvorfor laver man ikke tilkøbsbilletter af en anden farve end den almindelige billet — f. eks. rød — det vil sikkert være en fordel såvel for personalet som for de rejsende.

Spartanere på madrasserne

Nøjsomhed og streng, spartansk livsførelse har alle dage været anset for at være godt for mennesker. Det vil sige: andre mennesker. For een selv er det altid en højst ubehagelig historie, og man tvivler gerne om, at det kan være godt i netop dette tilfælde, ja, man er endda som regel ret sikker på, at det ikke passer til ens eget helbred og konstitution. Men som sagt, for andre er det godt. Det er sikkert også dette princip, man arbejder efter, når man monterer sengene i det kørende personales overnatningsværelser. I hvert fald er de så godt som altid således, at det at ligge i dem er som at ligge på et brædt, der buer nedad på midten. Madrasserne lader sig trykke sammen, så de ikke mere kan give efter, men er faste og hårde, og naturligt nok er sammentrykningen stærkest på midten. Det synes som om stopningen er udført for dårligt og med for dårligt materiale. Som nye ser de meget tiltalende ud, men efter ganske kort tids brug er stopningen ødelagt, og de givet et højst ubehageligt leje. Da madrasser ellers kan holde i mange år, kan man slutte, at hvis der betales nogenlunde normal pris for dem, snyder leverandøren, og hvis de købes billigt, er det en dårlig sparsommelighed.

Så er det jo blevet moderne nu at anvende en tynd rullemadras som underlag i stedet for underdyne, og moderne

skal det jo være. Men disse rulle madrasser er beregnet til at ligge oven på springmadrasser, eller i hvert fald på gode madrasser. De lader sig nemlig også trykke sammen, og om det nu er, fordi kvaliteten er for dårlig, så de bliver tynde og hårde, og så ligger man som på et brædt. Dette er måske sundt, altså for andre, men det er meget ubehageligt, og for ældre mennesker, der er vant til at ligge blødt, kan det være vanskeligt at falde i søvn, når sengen er hård som en sten. For spartanere og fakirer må det være fortrinligt.

Tidligere var sengene i så henseende meget bedre, og de dengang benyttede underdyner skånedes madrasserne, der formentlig også da var af langt bedre kvalitet. Dengang var det dynerne, det var galt med, de var ofte så tunge, så man skulle tro, de var stoppet med sand. Nu er dynerne som regel upåklagelige, men til gengæld er det, man ligger på, for dårligt.

l.

»Vingehjulet«

Der er igen kommet en indskrænkning i fordelingen af »Vingehjulet«, for at spare, siges der. — Sparsommelighed er jo ganske vist en god dyd, men der kan nu også spares for meget på ubetydeligheder, og om »Vingehjulet« trykkes i lidt flere eller lidt færre eksemplarer kan næppe spille nogen rolle, udsendelsen koster jo ikke noget. Det er og bliver for fattigt, at bladet ikke udsendes til hver eneste ansat. Men måske er det også bladets opgave at gøre forskel på kong Salomon og Jørgen Hattemager ved at nogle skal have et for sig selv, nogle skal dele det med enkelte andre, og nogle igen skal dele det med mange. Bladet har jo dog bud til alle og er forøvrigt blevet betydelig bedre med årene.

Der udsendes store mængder af tryksager og skrivelser i personligt eksemplar til alle ansatte, oftest om forhold, som langt de fleste ingen interesse eller brug har for, og som for størstepartens vedkommende går direkte i papirkurven. Der kunne spares en hel del, og muligvis kunne en hel del af det, der bekendtgøres



Det er ikke alle, der ved

— at gode forbindelser med hurtige tog i Grindsted eller Troldehede gør rejsen mellem Kolding og Brande, Silkeborg, Randers, Herning, Viborg,

Holstebro og flere jyske stationer billigt og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

Skönhed, som De ikke aner,

findes langs *private baner*

ved meddelelser og cirkulærer, optages i »Vingehjulet« og på den måde bringes ud. Derved ville måske kunne spares så meget, at alle kunne få bladet.

s.

Rangersignalerne bør ændres

Der kan vist ikke være tvivl om, at rangersignalerne er de af vore signaler, som er mindst sigtbare.

Den blåviolette farve og det blåviolette lys er uheldige farver — især i diset vejr

og i mørke — og hvis de så belyses med olielamper, er det særlig galt; det er jo næsten ikke muligt at se signalet, før man er helt inde på det.

Hvorfor går man ikke over til omdrejelige lygter med hvidt glas — som ved sporskiftelygter?

△

Erindres det...

For 50 år siden, februar 1904:

Den første automobildiligence. — For en kreds af indbudte teknikere, presse- og jernbanemænd foreviste Dansk Automobil- & Cyklefabrik i mandags i Hotel »Phoenix« en af selskabet konstrueret automobil-omnibus, der skulle anvendes til diligencenkørsel mellem Nykøbing F. og Nysted. Køretøjet var praktisk indrettet med rigelig plads ovenpå til bagage, og det bevægede sig let og lydlost.

Denne type automobiler vil efter al sandsynlighed finde anvendelse her i landet, og den vil vist også med fordel kunne benyttes flere steder af banerne, f. eks. til transport mellem stationen og havnen eller mellem flere stationer i samme by.

Se billedet side 43.

Efter den overenskomst, det er lykkedes ministeriet at træffe med kommunen angående de københavnske banegårdsforhold, kan man sikkert gå ud fra, at lovforslaget om en ny personbanegård vil blive vedtaget af rigsdagen i indeværende samling.

Efter at der er udstedt koncession på Slangerupbanen og kammerherre Tobiesen er udnævnt til kgl. kommissarius for nævnte bane, har bestyrelsen overdraget statsbaneanlægene den endelige projektering af banen, og disse er nu allerede i gang med udstikningen af den endelige linie. Eksproprieringen vil finde sted hurtigst muligt, hvorefter der straks tages fat på banens bygning. Banen ventes åbnet i slutningen af 1905. Den bygges som normalsporet bane og kommer ved Nørre-

bro i forbindelse med statsbanerne. Personbanegården bliver ved Løgten på Nørrebro, hvor der bliver umiddelbar forbindelse med de elektriske sporvogne. Banen får station eller holdeplads ved Emdrup, Buddinge, Bagsværd, Hareskov, Lille Værløse, Farum, Vassingrød, Lyngge—Uggeløse, Lindholm og Slangerup.

Taksterne antages i det væsentlige at blive som statsbanernes. Der påtænkes i begyndelsen etableret 3 tog daglig i hver retning om hverdagene og flere om søndagen og i sommermånederne. Materiellet bliver efter nutidens fordringer.

For 25 år siden, februar 1929:

En voldsom snestorm forvolder betydelige vanskeligheder for toggangen på de fleste stats- og privatbaner.

Store isvanskeligheder på Storebælt. — Alm. vognladningsgods aflyses den 2. februar i retningen fra Sjælland og den 5. fra Jylland. Natsejladsen indstilles den 10. Den 12. må passagerer fra m/s »Korsør« efter en overfart, der varede 65 timer, gå i land over isen til Knudshoved. Den 15. afgår d/f »Jylland« fra Nyborg, hvorefter der går 14 dage inden der atter viser sig en færge i Nyborg færgehavn. Mellem den 15. og 19. er der overhovedet ingen forbindelse over bæltet, og fra den 19. begynder sejladsen til Knudshovedmolen, hvortil og fra de rejsende må befordres med tog fra Nyborg st. Først den 1. marts ankommer isbryderen »Isbjørn« og går i gang med at bryde isen i Nyborg fjord, og den 2. marts kan færgerne Jylland og Korsør atter anløbe Nyborg færgehavn.

Den private motorfærge mellem Strib og Fredericia har i 1928 befordret 31.000 biler eller 6000 flere end i 1927 og har indtjent netto 52.374 kr., og de to motorfærger mellem Middelfart og Snoghøj har i 1928 overført 51.000 biler eller 4000 flere end året forud, og overskuddet udgjorde kr. 173.517,—. Selskabet giver i år 50 % i udbytte, og der bliver måske tale om til næste år at udbetale ekstra kr. 200.000,— som på forskud på den likvidation, der vil blive følgen af færdselsbroens gennemførelse.

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

Bløchers Eftf.

Læderhandel

v. Friis Knudsen & Co.

Haderslev, Storegade 6, Tlf. 2009

C. L. Ohlmann's Eftf.

v. Martin Damkjer

Haderslev . Tlf. 21674

Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58

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

Rutebilrestauranten

Viborg - Telefon 191 - Banegaardsplads

Dagens Middag

2 Retter Mad og Kaffe

3²⁵

Frisklavet Kaffe

hele Dagen fra Kl. 6,30

Månedens interview

ved Harald



Hvad foregår der i reklamationskontoret?

Til et af kontorerne i 1. distrikt står der på døren: »Reklamationskontor«. Jernbane-Bladet er nysgerrig og banker på hos kontorets leder, trafikkontrollør J. M. Christoffersen og spørger:

— Der står »Reklamationskontor« på Deres dør. Hvad betyder det?

— Ja, det gør der, og på et elektrisk belyst skilt står der »Billetgodtgørelse«. Denne utidige flothed kunne måske tyde på, at billetgodtgørelsen er den vigtigste del af kontorets arbejdsområde, hvad dog ingenlunde er tilfældet. Billetgodtgørelses-sagerne udgør ganske vist en meget væsentlig del af det samlede antal sager, men da sådanne ekspeditioner i almindelighed kan ordnes med det samme uden forudgående undersøgelser og afhøringer, afvikles de hurtigt og er færdigekspederet når kunden igen forlader kontoret.

— De betragter altså ikke en anordning om billetgodtgørelse som en reklamation?

— Nej, reklamation er noget ganske andet. Det er personlige eller skriftlige henvendelser om forhold, som publikum finder, der kan være anledning til at ændre, samt egentlige klager over befording eller personalets optræden.

— Fremkommer der mange klager over personalets optræden?

— Set i relation til det meget store antal rejsende og det ikke ubetydelige antal personale, der har med publikumsekspedition at gøre, er klagerne meget få. Men man kan vist ikke helt se bort fra, at publikum i et vist omfang ikke fremfører klager, når »episoden« kan afvikles uden udgift for den pågældende rejsende, hvorfor jeg vil anse det foreliggende materiale for uegnet til bedømmelse af, om forholdet mellem personale og publikum er særlig godt eller kun godt.



Trafikktl. J. M. Christoffersen

— Mener De dermed, at klager over personalet ofte har forbindelse med et ønske om godtgørelse af en eller anden art?

— Det er måske så meget sagt, men klager over togpersonalet er i almindelighed fremkaldt af den diskussion der fremkommer, når en rejsende ikke har billetten i orden, og ikke ved almindelige overtalelsesmidler er at formå til at betale. Sådanne situationer er det ikke givet enhver at kunne klare, og så har vi klagen. Hovedformålet er naturligvis at blive fri for at betale, men utilfredsheden med det, »togmanden« har sagt om snyderi og politi i andre rejsendes påhør skinner stærkt igennem.

— Hvad gør De så ved sådan en sag?

— Først og fremmest indhentes den pågældende togtjenestemands udtalelse, og på grundlag af hans forklaring, der som

bekendt skal være udformet på en sådan måde, at den eventuelt kan beediges i retten, udfærdiges et svar til den pågældende klager.

— Hvad skriver De så i svaret?

— Det har jeg ikke noget standardkoncept til, men det vil som regel indeholde et resumé af den forklaring, togtjenestemanden har givet. Er der begået fejl fra jernbanens side —, og det hænder da heldigvis — berigtiger vi naturligvis fejlen og undskylder den ulejlighed, vi har forvoldt den pågældende.

— Fremkommer der ikke klager over stationspersonalet?

— Jo, og disse fremkommer som regel af samme årsager. Diskussion om billetpriser eller gyldighedstid eller om tidspunktet for fornyelse af et kort, udarter, hvis parterne ikke kan blive enige, til mindre velovervejede svar.

— Når klagerne ikke tager sigte på bestemte personer, hvad går de så ud på?

— Togforsinkelser med deraf svigtende forbindelser. Dårlig rengøring af materiel, beskadigelse af garderobe som følge af fejl eller mangler ved materiellet. Tilsmudning af og skader på garderobe ved sod eller ildgnister fra loko.

Dårlig beskiltning på perronerne eller mangelfuld underretning om togenes standsningssteder på strækningen.

— Betyder disse sager nogen større belastning for banernes økonomi?

— Reklamationer af denne art er ledsaget af krav om erstatning for ødelagt garderobe eller godtgørelse for udlæg til bilbefordring, men bortset fra ganske enkelte tilfælde, hvor beskadigelsen har været særlig voldsom eller tøjet særlig kostbart, er det kun små erstatninger, der er tale om.

Bogbinder N. J. UTH

S. O. Sørensens Eftf.

Alt Bogbinder- og Protokolarb. udf.

Aarhus . Dybbølgade 5 . Tlf. 34487

Blomsterforretningen
Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer

Banegaards Plads 5

Aarhus . Tlf. 21039

EL R. STRØM

Aut. Installatør

Lys - Kraft - Varme

Udfører Arbejder for DSB

Rønde . Tlf. Rønde 80



— Klager publikum ikke over Dem?
— Nej, det er ikke sket endnu, men der er jo også en meget væsentlig forskel på den ekspedition, der foregår her, og den, der foregår i togene og ved billet-salgene. Jeg har mulighed for at drofte sagerne på tomandshånd, hvad mine medarbejdere i marken ikke har, og det giver jo bl. a. lejlighed til at »snakke om noget andet« — hvilket meget ofte kan fremme en god forståelse mellem parterne.

— Beskæftiger De Dem kun med reklamationer og billetgodtgørelse?

— Jo, kontoret beskæftiger sig også med tarifsager.

— Hvad drejer dette sig om?

— Herunder hører til eksempel sådanne ting som ændringer i de bestående bestemmelser om billetudstedelse og fragt-beregning af godsforsendelser.

— Jeg troede den slags sager blev behandlet i generaldirektoratet?

— Den opfattelse er også ganske rigtig, men inden generaldirektoratet træffer afgørelse om, hvorvidt den ene eller den anden fremgangsmåde skal foretrækkes for den tredje eller fjerde, forelægges sagerne for distrikterne, der »kulegraver« dem, for om muligt at finde en femte og bedre løsning.

Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager og Brøndborer
Udfører Arbejder for D.S.B.

Christiansfeld - Jernbanegade 1 - Tlf. 11

Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby ½

Viløbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Dahl's Snedkerværksted

Vor spec. Garderobeskabe og
Møbler efter Deres Maal og
Ønske.

Fredericia, Danmarksgade 37. Tlf. 1274



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3, København K
Tlf. Byen 4195

— Er der andet, kontoret beskæftiger sig med?

— Ja, depotet for fundne sager på Københavns Hovedbanegård sorterer under reklamationskontoret.

— Er der noget morsomt at fortælle om det?

— Morsomt er vel for stærkt et udtryk. Det er forstemmende at se, hvor skødeløst de rejsende behandler deres personlige ejendele — ejendele, der ofte repræsenterer store værdier. Det har været særlig galt i sommeren 1953, hvor Danmark har haft besøg af folk fra alle mulige egne af jordkloden.

— Er udlændinge særlig slemme til at glemme deres ejendele?

— Det kan man vist ikke hævde, men de er jo med til at sætte det samlede antal i vejret, og det værste er, at de ikke er så tilbøjelige til at anmelde tabet, som vore lokale rejsende. Derved påføres der kontoret et ikke ubetydeligt arbejde med at finde frem til ejerne.

— Hvorledes foregår identificeringen af det fundne?

— Ikke alle opgaver af denne art er lige vanskelige. Frakker, hatte, stokke og paraplyer eller anden losgående garderobe som gebisser og vielsesringe må, når ejeren ikke selv melder sig, henlægges som uanbringelige, medens kufferter, køjesække og tasker i almindelighed indeholder et eller andet skriftligt, der kan anvendes ved eftersøgningen, f. eks. breve, biblioteks-bøger eller medicinflasker med navn på etiketten.

— Ja, så er det jo nemt nok?

— Ja, hvis den pågældende bor i Humlebæk eller på Vesterbrogade, men der er jo også en verden udenfor Sjælland—Falster. Jeg må hellere give Dem et par eksemplarer af de værste.

En kuffert indeholdt ikke andet skriftligt end en dagbog skrevet af en dame, samt en brochure fra et dampskibsselskab i Cape Town. Det fremgik af dagbogen, at damen var startet med flyvemaskine et eller andet sted i Tyskland, og den endte med at beskrive hendes store glæde, da hun endnu svævede i luften over flyvepladsen i Johannesburg kunne genkende onkel James og andre familiemedlemmer, der også kun har været nævnt ved for-

navn. Dampskibsselskabet i Cape Town kendte heldigvis både onkel James og damen og kunne opgive hendes adresse i Tyskland. At adressen var forkert, gjorde ikke opgøven mindre vanskelig, men det lykkedes til sidst at finde damen, der var henrykt over at få sin kuffert igen. En anden kuffert indeholdt bl. a. et fotografi af et skrivebord, hvorpå der var anbragt en lille pige, som betragtede et fotografi af en mandsperson i militæruniform. På bagsiden af fotografiet stod kun »Brake«. På en snavset skjorte fandtes et vaskeri-mærke fra et vaskeri i Frankfurt am Main, og dette i forbindelse med fotografiet løste gåden, idet de amerikanske militærmyndigheder i Tyskland kunne oplyse, at Brake var hjemsendt og befandt sig i USA. Vi har forsøgt at lokke militærmyndighederne til, enten at opgive os mr. Brakes adresse i USA eller selv overtage kufferter og ekspedere den videre, men det spørgsmål skal muligvis forelægges i UN. Vi har i hvert fald ikke fået svar endnu.

— Så har De vel heller ikke mere at tage vare på?

— Jo, uha — godsudligningen og detektiverne hører også med til reklamationskontorets arbejdsområde, men det må De have til gode til en anden gang. Jeg skulle gerne være færdig med en redogørelse om den nye togrevisorordning.

— Ja, så bøjer jeg mig for det, men vil De ikke fortælle mig, om De har nogle ønsker for det nye år?

— Jo, kort og godt:

1) Nye lokaler til depotet for fundne sager,

2) reklamationskontoret flyttes ned i stuen til glæde for svagføre, der har vanskelighed med at komme op ad trapperne og

3) Jeg vil også gerne benytte denne lejlighed til at bede Dem henlede togpersonalets opmærksomhed på, at billetter, der er forsynet med påtegning om befordring i lavere vognklasse, kan godtgøres af stationerne, og at sådanne rejsende derfor ikke bør henvises til reklamationskontoret. En sådan henvisning påfører publikum ekstra ulejlighed og også ekstra omkostninger ved senere at skulle henvende sig her med en billet, der kunne have været godtgjort i billetkontoret allerede ved togets ankomst.



Sensations Tilbud - Japanske Prismekikkerter

LIGE HJEMKOMNE

6×15 coated m. Etui 138 Kr.

7×50 coated m, Etui 333 Kr.

8×30 coated m. Etui 247 Kr.

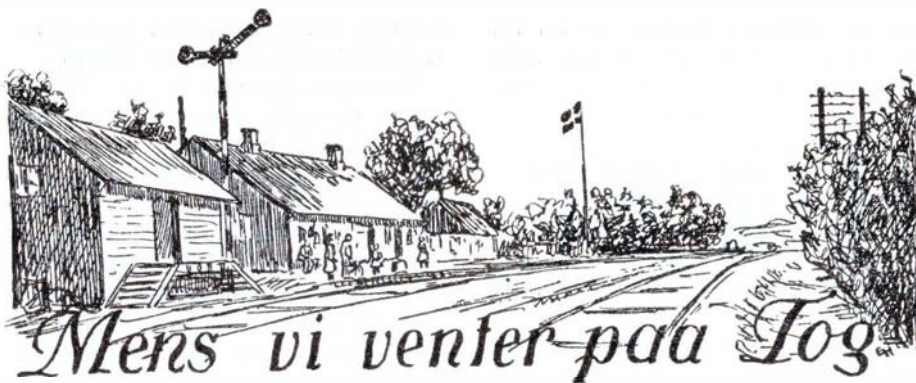
Teaterkikkerter fra 18 kr.

SÆLGES GERNE PAA KONTO

NØRREGADE 53

(lige ved Hjørnet af Nørrevold)

TELEFON PALÆ 7050



Idealer

Jeg gad egentlig nok vide, hvordan kvinder i grunden er indrettet. Ja, jeg mener selvfølgelig ikke, hvordan de ser ud, for det ved jeg jo godt, jeg er også nogenlunde klar over, hvordan de i almindelighed ter sig, men hvordan de tænker og føler, det er det, jeg ikke kan hitte ud af. Og så er der det, om de stort set alle er ens, hvad det psykiske angår? Mine erfaringer indskrænker sig jo hovedsagelig til kun at omfatte Karoline, og kan jeg med nogen sikkerhed deraf slutte, at andre kvinder er som hun? Og selv om jeg kan det, bliver jeg ikke stort klogere. Nu har jeg levet sammen med hende i så mange år, og dog opdager jeg gang på gang, at hun er helt anderledes, end jeg troede. Ganske vist har hun en del vaner og — lad mig kalde det — tekniske fremgangsmåder, som jeg kender ud og ind, men derudover? Mens jeg er overbevist om, at hun kender og forstår mig lige ind til min inderste sjæl, endda i den grad, at jeg praktisk talt ikke kan tænke en tanke, uden at hun ved, hvad det drejer sig om, føler jeg mig ofte noget i retning af chokeret, over at opdage hvad der beskæftiger hendes sind.

I aftes var vi inde og så en film. Karoline havde skaffet billetterne i forvejen, hun havde også betalt dem. Og det var ikke sådan, at hun forlangte eller blot antydede, at jeg burde betale i hvert fald den ene. Hun betalte og gjorde det med glæde, så vidt jeg forstod. Det var for øvrigt heller ikke, fordi jeg var så varm på sagen. Jeg vidste, filmen var noget møg, rent ud sagt, og når jeg endelig skulle i biograf, var der så mange film, jeg hellere ville se,

men hvad gør man ikke for husfredens skyld? Karoline ville nu se netop den film, hun gav ikke nogen forklaring på hvorfor. Vi så filmen, der var en hel del ringere end ventet.

Da vi kom ud, kunne jeg ikke lade være med at udtrykke min mening: »Bevar mig vel. Sikke noget hø.« Karoline sagde ingenting, jeg tror endda, hun gik og smånynnede, og jeg fortsatte: »Det er dog det ringeste, de endnu har lavet. Ubegribeligt at nogen gider se på det.«

»Jeg synes nu han spillede godt.«

»Hvem han?«

Hun nævnede navnet på en af de medvirkende og tilføjede »selvfølgelig«.

»Så'å. Det kunne jeg nu ikke se. Jeg synes han var ligeså dum, fræk, indbildsk og irriterende øretæveindbydende som han plejer.«

»Jeg vil sige dig, det var en meget krævende rolle, og han klarede den flot. Se ham komme ind forklædt som gøgler, som om han aldrig havde bestilt andet, det var godt spillet.«

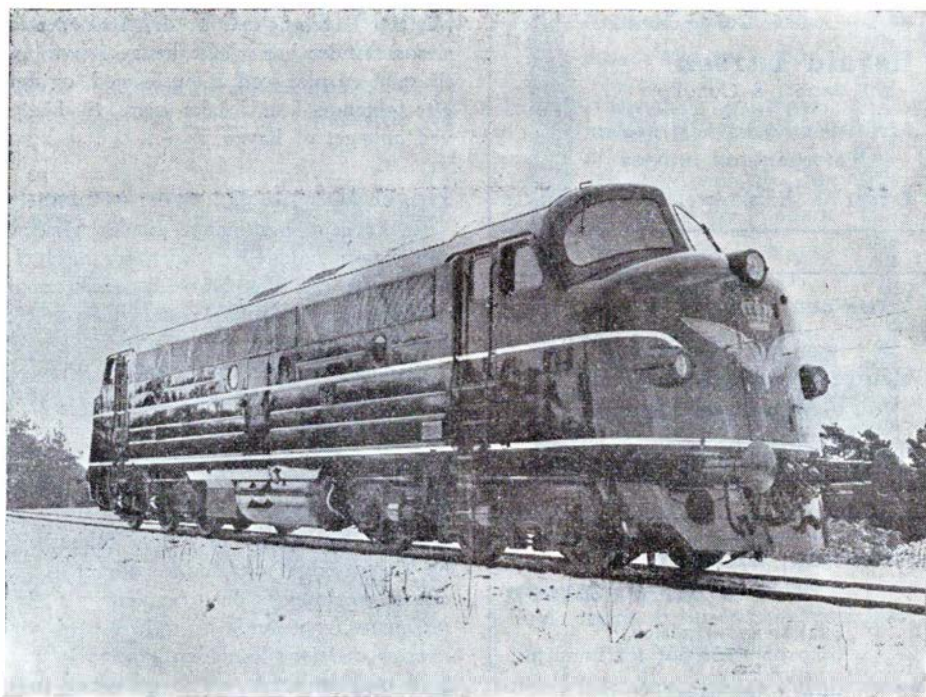
»Han har vel heller aldrig bestilt andet? For øvrigt var det da ikke anderledes, end enhver dreng kunne gøre det lige så godt.«

»Og se ham på ballet, valse rundt i uniform, han var vel nok flot. Og så den måde, hvorpå han så ned til sin dame og smilte til hende — det var sådan, så man kan mærke det helt inden i sig.«

»Er det en rar fornemmelse?«

»Både ja og nej. Jeg ved det ikke — men det er sådan noget, man gerne vil. Synes du ikke, han er en stor skuespiller?«

»Det har jeg ingen forstand på, og det har du sikkert heller ikke. Jeg synes han



Det nye MY loko ved afgang fra NOHAB Fabrikkerne i Trollhättan.

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

Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus.
18 lektioner for kun 20,00 kr.

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

C. J. Schledermann & Sønner

Murermestre & Entreprenører
Jernbeton

Udfører Arbejder for D.S.B.

Roskilde - Tlf. 122

Roskilde Andels- Svineslagteri

Tlf. Roskilde 1800

Harald Larsen

Bageri & Conditori

Altid friskt og lækkert Bagværk
Morgenbrød bringes

Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

4 Trin ned

og Priserne saa meget lavere.

Trikotage-Messen

v. E. Overgaard Sørensen

Holstebro - Østergade 18 - Tlf. 757

Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre
Udfører Arbejder for Banerne

Nibe . Tlf. 108

kan være god som skurken, det har han
lige netop fjaset til, men når han spiller
elskerroller, og det gør han jo som regel,
synes jeg ikke om ham.«

»Hvorfor ikke?«

»Fordi han har et utiltalende ansigt.«

»Jeg synes nu, han er sød og har et
smukt ansigt og en flot skikkelse. Sådan
skulle alle mænd se ud.«

»Tror du så, livet ville være bedre eller
skønnere?«

»Det ved jeg ikke. Men man har jo altid
visse idealer.«

»Kan disse idealer være de samme for
en halvældre gift kone som for en back-
fisch?«

»Jeg tror slet ikke, man skal bestræbe
sig på at være gammel.«

lady.

Havedyrkning

Vi nærmer os nu med stærke skridt det
længe ventede forår. Mange haveejere har
sikkert allerede i de lange vinteraftener
planlagt havearbejdet for den forestående
sæson. Andre har måske længe følt trang
til at få en plet jord at pusle med, og det
efterfølgende kan måske være til hjælp
ved anlæget af haven.

Noget at fryde sig over året rundt

En haveejers har mange glæder, glæder,
som ligger umiddelbart uden for hans el-
ler hendes dør eller blot ved et kik ud af
vinduet, der er faktisk noget at fryde sig
over året rundt.

Går man en efterårsdag en tur i haven,
frydes man over de prægtige farver, som
træer og buske har.

Først er der *vildvinen* med dens varme,
røde farver. Hvor er det smukt, når gav-
len af huset flammer i mange nuancer af
rødt. Og *moreltræet* med dets kobberbrune
blade og grenenes mørke silhuet, rigtig
efterårsstemning er der over dette træ. *Ca-
prifoliens* frugtstande af røde bær, *Coto-
neaster dietsiana* med den graciøse vækst
med overhængende grene og orangerøde
frugter, ligeledes *Cotoneaster horizontalis*

med fine, mørkegrønne blade og røde bær,
en lækkerbidsken for havens solsorte.

Hypericum Henryi med dens særdeles
smukke blade, der changerer i grønt, gult,
rødt, orange og brunt, eller *kurvebregner-
nes* mørkebrune blade og næsten sorte
sporestande, for ikke at forglemme *birken*
men dens flimmer af gult og grønt, ja,
man kunne nævne mange flere eksempler.

I milde dage også *Jasminum nudiflorum*
(den ægte jasmin) med dens iøjnefaldende
gule blomster, en af vore få planter, der
kan blomstre i milde perioder af efterår
og vinter.

Man begejstres og takker

Alt dette fryder ens øje, og man glædes
derved, samtidig med man laver efterårs-
arbejdet i haven, hvad enten der lægges
forskellige løgvækster, staudefstykket gø-
res i stand eller forandres, eller man plan-
ter *stedmoder*, *forglemmigej*, *bellis*, *primu-
la*, *campanula*, *gyldenlak* eller *vinter-lev-
køj* til næste års forårsflor.

Man begejstres og takker Skaberen for,
hvad han har givet os af planter og væk-
ster at arbejde med til at skabe hygge og
glæde ude og inde. Der er givet os så
mange muligheder, blot man vil tage imod
dem og bruge dem efter evne.

Er der noget skønnere end en tidlig for-
års- eller sommermorgen med fuglefløjt,
medens det hele endnu er frisk efter nat-
tens kølighed at gå over en dugvåd græs-
plæne, hvor solen spejler sig i tusinde
krystaller. Da frydes man over livet, når
luften rigtig er svanger af grøde, mærker,
hvordan alting i haven gror og strækker
sig i velvære, for det er jo levende ting,
vi arbejder med der.

Eller en regnvejrsdag at opholde sig i
drivhuset, beskæftiget med at prikke eller
plante, når regnen trommer mod glasset?

Det skal opleves!

Kommer man hjem fra en lang tjene-
ste, er det første, man foretager sig, en
tur rundt den plet, som er blevet ens egen.
Altid er der noget nyt at se og iagttage,
noget at lære. Er man først angrebet af
den bacille, der hedder »havesyge«, mister
man den aldrig.



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus

Immervad 9 . Telefon 21436

Jernbanerestauranten

SKIVE H. — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684

Ny Indehaver

Dagens Middag,
2 Retter veltillavet Mad

350

Frisklavet Kaffe
hele Dagen fra Kl. 6

Også for husets frue er det en fornøjelse at kunne gå i haven, skære og sætte sammen en smuk buket blomster til glæde for sig selv og hjemmet, ligeledes glæder man sine venner og bekendte med en buket af sommerens flor. Husmoderen er også glad for at kunne hente fra haven, drivbænke eller drivhus årstidens grøntsager, dette betyder også meget for økonomien.

Den ene af havens plæner er forbeholdt børnene, hvor de i leg, og om sommeren med vand i en balje og vandslange, kan boltre sig af hjertens lyst. Og en sommermorgen i hyggekrogen med rosers og caprifoliers duft, når familien samles om morgenbordet, da glædes og frydes man over livet, der er meget at takke for.

Livsværdier, der ikke kan måles

En havemand er aldrig helt færdig. Selv i den stille tid om vinteren, hvor sneen dækker jorden, og planterne hviler, er der noget at gøre i kælder eller værksted med at efterse og male drivbænkvinduer, havemøbler osv. Alt imedens vinteren går, og dagene bliver lysere, mærker man forventningens glæde i sig til påny at opleve våren, der hver gang er lige forunderlig.

I haven mærker man ikke til træthed, arbejdet der er en lise for sjæl og sind, et sted, hvor man slapper af fra dagens gerning, en fritidsbeskæftigelse og en hobby,

der rummer livsværdier, der ikke kan måles i mønt.



F.N.-ekspert i socialt arbejde til Sverige som rådgiver.

Sverige har undertegnet sin første aftale med F.N. indenfor programmet om teknisk bistand. Aftalen hører dog ikke ind under rammerne for det udvidede tekniske hjælpeprogram, men under det »regulære« F.N.-program for teknisk hjælp, der finansieres af F.N.s ordinære budget og ikke som det andet gennem frivillige bidrag fra medlemslandenes regeringer.

Det bliver en ekspert på det sociale velfærdsarbejdes område, der nu sendes til Sverige, hvor han skal undervise vordende socialhjælpere, dels på skoler i Stockholm, Göteborg og Lund, dels ved

forskellige kursus, der supplerer uddannelsen. Hans opgave i Sverige regnes at være fuldført i løbet af 6 måneder.

Det er som nævnt første gang, Sverige gør brug af den assistance på specielle områder, der tilbydes gennem F.N.s hjælpeprogram. Selv har Sverige i den tid, programmet har eksisteret, sendt 20 af sine eksperter ud til opgaver af forskellig art i det fremmede.

Himmelekspressen

meddeler at man med tak modtager brugte klædningsstykker

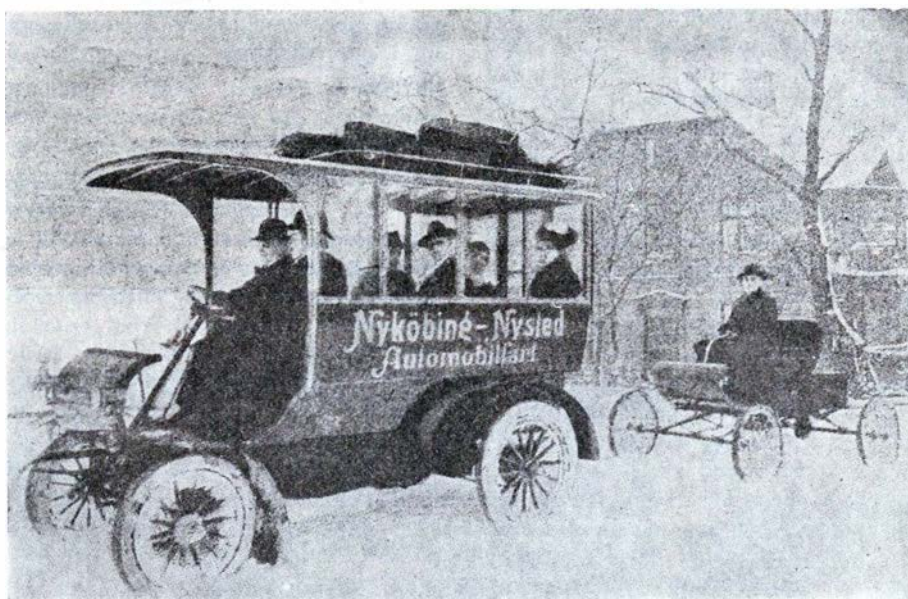
VASBYGADE 4 - KØBENHAVN SV

De vil glæde Dem over alle de mange

dejlige stoffer

såvel uld som silke, der er at vælge imellem ved et besøg i vor specialforretning

STOFFhylden
KØBMAGERGADE 14



Danmarks første rutebil 1904

Jørgen Andresen

BRØD . KAGER

Spec.: Fødselsdagskringler
Morgenbrød bringes

Valby Langgade 142 Tlf. 1299

P. Hansen

Bltkkenslagermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Fredericia . Calvinsvej 4
Tlf. 97

Husk S-BANE KIOSKEN Langgade St.

v/ J. Witzansky

Cigarer . Tobak . Frugt . Chokolade
Blade . Aviser

Valby Langgade 128 Tlf. Valby 4150

Den midtsjællandske jernbane

Tekst: Ib U. Andersen

Forhistorie

Den midtsjællandske jernbane omfattede i sin tid anlæget af en jernbane fra Næstved over Ringsted, Hvalso, Frederikssund til Hillerød, i driftsmæssig henseende dog kun strækningen fra Næstved til Frederikssund. Anlæget af denne bane kan uden overdrivelse betegnes som et af de mest storslåede danske jernbaneprojekter, men også et af de mest omdiskuterede, idet intet andet dansk jernbaneprojekt vel i den grad har optaget sindene og den offentlige debat eller givet anledning til så megen presseomtale, som netop den midtsjællandske jernbane.

Den 28. november i år er det 25 år siden, strækningen Hvalso—Frederikssund toges i brug, og da det nu er længe siden, den midtsjællandske jernbane sidst har været gjort til genstand for omtale, vil en artikel om banens tilblivelse samt en skildring af de omstændigheder, der førte til nedlæggelse af strækningen Ringsted—Hvalso—Frederikssund måske have læsernes interesse.

De første forslag om anlæg af en jernbane fra Næstved til Hillerød fremkom omkring århundredskiftet, og som motivering for projektet fremførtes følgende 3 argumenter: 1) Ønsket om at tilvejebringe en transitlinie, således at de dengang meget store transittransporter til og fra Sverige/Norge pr. jernbane omfattende bl. a. træ og brændsel, kunne ledes udenom de københavnske bangårdsanlæg og således aflaste disse. 2) Generalstabens ønske om tilvejebringelse af jernbaneanlæg til egne af Sjælland, hvor sådanne ikke allerede forefandt, og som ikke kunne beskydes fra søen. 3) Ønsket om at tilvejebringe jernbanerorbinding til egne, hvor befolkning måtte have et rimeligt krav om jernbaneforbindelser.

Det vil føre for vidt at komme nærmere ind på de lange og til tider meget besværlige forhandlinger, der gik forud for vedtagelsen af den store jernbanelov af 27. maj 1908. Men nævnte lov indeholdt bl. a. også bestemmelse om anlæg af en enkeltsporet jernbane fra Næstved over Glumso, Ringsted, Hvalso, Frederikssund, Slangerup til Hillerød. Allerede inden iværksættelsen af arbejdet med anlæget af banen besluttedes det imidlertid, at strækningen Næstved—Ringsted straks skulle udbygges

med dobbeltspor og iøvrigt udstyres som 1. kl. hovedbane. Den nærmere motivering for denne beslutning var nødvendigheden af at udbygge den sjællandske sydbane med dobbeltspor, hvorfor der allerede før udbruddet af den første verdenskrig havde været udarbejdet et projekt med overslag til udbygning af strækningen Roskilde—Køge—Næstved med dobbeltspor. Ved at udbygge Næstved—Ringstedbanen med dobbeltspor ville man, ved at føre sydbanens tog over Ringsted og dertil og -fra benytte vestbanens dobbeltspor kunne spare statskassen for en udgift på 5,4 millioner, idet den strækning, der ved gennemførelsen af projektet skulle udbygges med dobbeltspor, kun blev ca. 26 km lang, medens den ellers ville blive ca. 61 km, og alligevel opnåede man, at strækningen København—Næstved blev dobbeltsporet.

Arbejdet med anlæget i første etape af banen — strækningen Næstved—Ringsted — påbegyndtes i efteråret 1917, men på grund af krigen foregik arbejdet ikke på samme måde, som det ellers var tilfældet med tidligere baneanlæg, hvor arbejdet blev udbudt i få samlede entrepriser. Ved Næstved—Ringstedbanens anlæg påbegyndtes arbejdet, som følge af den herskende store arbejdsløshed, i mange små arbejdssteder, hvorved man rigtignok opnåede at beskæftige et stort antal arbejdere, men også skaffede sig andre problemer at kæmpe med, bl. a. indkvarteringen af den store arbejdsstyrke, hvorfor man måtte opføre store baraklejre bl. a. ved Glumso.

Efter verdenskrigens ophør i 1918 samledes arbejdet i 3 entrepriser og jordarbejdet m. v. var i alt væsentligt fuldført i 1921, hvorefter spurlægning og ballastering for den sydlige stræknings vedkommende kunne overdrages til entreprenørfirmaet Bodilsen, Dombornowsky & Sandager, medens dette arbejde for den nordlige dels vedkommende overdroges til entreprenørfirmaet Monberg & Thorsen.

Arbejdet med anlæget af banen var meget vanskeligt, idet man kom ud for adskillige uheld, hvoraf det kun et var af virkelig farlig karakter. Ven en udgravning lige nord for Næstved station stødte man således på vandførende jordlag, der nødvendiggjorde omfattende sikringsarbejder og dræning og ved den høje dæmning lige syd for Glumso skete der gen-

tagne gange store jordskred. De alvorligste vanskeligheder opstod dog ved broanlæget over Susåen, hvor man havde opført en hvælvet jernbetonbro med en lysvidde på ca. 20 meter. På begge sider af broen skulle der foretages store opfyldninger, hvorved de til broen stødende dæmninger ville nå en højde af omkring 14 meter, gav bunden, der bestod af flyvesand efter, og ved de påfølgende jordskred lod den nyopførte jernbetonbro sig klemme sammen, hvorfor den måtte nedrives og en ny opføres. Den nye bro kunne på grund af de vanskelige forhold først færdiggøres i 1924.

Banen anlagdes som en dobbeltsporet hovedbane med en overbygning bestående af 45 kg skinner i stenballast. Anlæget af banen gav anledning til omfattende stationsudvidelser såvel i Næstved som i Ringsted, men en nærmere omtale heraf må af pladshensyn udelades.

Ringsted—Næstvedbanen åbnedes for offentlig drift den 1. juni 1924 uden at der i forvejen havde fundet nogen officiel indvielse sted. Forinden åbningen var strækningen dog blevet befaret af enkelte særtog, som befordrede markedsgæster til Næstved.

Ringsted—Hvalso

Anden etape af den midtsjællandske jernbane — strækningen Ringsted—Hvalso — blev udstykket i sommeren 1917 og samme år foretoges en generel besigtigelse af banen for at fastslå linieføringen og stationernes beliggenhed. Det viste sig vanskeligt at opnå enighed herom, da der fra en side foresloges en linieføring vest om Valsøllille sø, medens man fra den anden side ønskede banen ført øst om søen. Fra førstnævnte side hævdedes, at den østlige linieføring ville virke ødelæggende på det smukke landskab, hvilken opfattelse støttedes af fredningsnævnet, medens modparten fremhævede det ønskelige i, at banen førtes så tæt forbi Jydstrup som muligt for derved at give byen den bedst muligt betjening. Da Jydstrup kommune forpligtede sig til at yde et kontant tilskud på kr. 60.000, såfremt den østlige linieføring gennemførtes, besluttedes det at gennemføre dette forslag.

Arbejdet med anlæget af banen påbegyndtes derefter i efteråret 1919 og opdel-

tes i 3 entrepriser, hvoraf firmaet Stürup & Prosch-Jensen overdroges den sydlige fra banens skæring med vestbanen. Fibiger & Villefrance den mellemste og Petri & Haugsted den nordligste. Strækningen fra Ringsted til banens skæring med vestbanen overdroges til firmaet Hoffmann & Sønner, der samtidig udførte arbejdet med udvidelsen af Ringsted station. Dette arbejde medførte betydelige udgravninger i stationens nordøstlige ende, og de derved fremkomne mængder fyld anvendtes dels til opfyldninger i den vestlige ende og dels til den ca. 3 km lange dæmning, ad hvilken midtsjællandske jernbane førtes fra Ringsted for at kunne skære vestbanen ude af niveau.

Anlægget af Ringsted—Hvalsøbanen gav ligesom ved Næstved—Ringstedbanen anledning til betydelige jordarbejder, og navnlig var passagen af Vigersdal å mellem Ringsted og Ortved og den såkaldte »Jerndal« umiddelbart syd for banens skæring med Kalundborgbanen vanskelig. Begge de nævnte steder måtte banen føres ad en indtil 18 m høj dæmning, hvorfor store opfyldningsarbejder blev nødvendige. Vanskeligst var forholdene måske ved Vigersdal, hvor opfyldningen måtte ske i moseterræn og hvor man samtidig for at undgå oversvømmelser måtte forlægge moseterræn og hvor man samtidig for at undgå oversvømmelser måtte forlægge ålejet. Gang på gang fandt der her store jordskred sted med påfølgende opskruninger af mosebunden, forhold som nok kunne sætte anlægsentreprenørerne grå hår i hovedet. Passagen af »Jerndalen« var imidlertid som nævnt også vanskelig; her var bunden dog fast og vanskelighederne bestod af uensartetheden af de påfyldte jordmasser.

Ligesom ved banens skæring med vestbanen, der jo skete ude af niveau, således førtes banen også ad en bro over Kalund-

borgbanen. Optagelsen af Ringsted—Hvalsøbanen på Hvalso station gav iøvrigt anledning til en omfattende udvidelse af Hvalso station samt en mindre forlægning af Kalundborgbanen over en strækning på ca. 1 km.

Banen anlagdes som en enkeltsporet, indhegnet normalsporet bane med en overbygning bestående af 37 kg skinner i grusballast. Mindste kurveradius var 1000 meter bortset fra banens skæring med Kalundborgbanen, hvor den var 800 meter. Største stigning var 6 ‰.

På banen anlagdes 1 station med krydsningsspor (Jydstrup) samt 2 billetssalgssteder (Ortved og Oldgaard) med offentligt sidespor. Et trinbrædt (Tingerup) mellem Oldgaard og Hvalso kom siden til. De to billetssalgssteder udstyredes ikke med hovedsignaler, hvorimod Jydstrup havde såvel fremskudte som hovedsignaler. Strækningen forsynedes ikke med telegraf, men kun med en gennemgående telefonledning med forbindelse til alle stationer, og iøvrigt var banen udstyret med henblik på en så billig drift som muligt.

Banen åbnedes for offentlig drift den 15. august 1925, efter at den dagen i forvejen under enkle former af et indbudt selskab var blevet indviet.

Hvalsø—Frederikssund

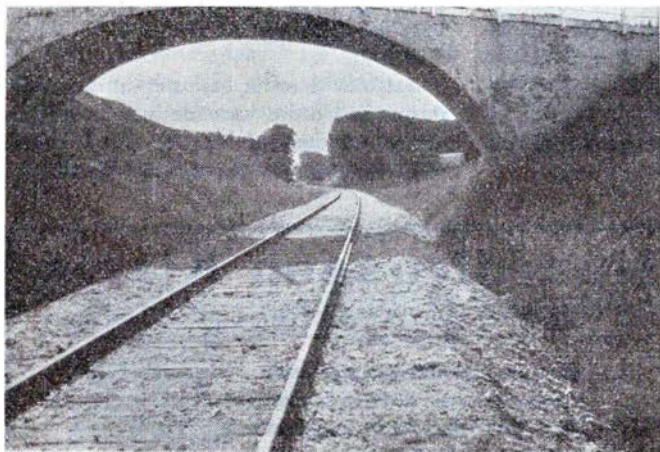
Arbejdet med anlægget af tredje og sidste etape af den midtsjællandske jernbane påbegyndtes i 1919 og det egentlige jordarbejde udførtes i 1921—24. Denne strækning frembød i modsætning til de to tidligere omtalte strækninger af den midtsjællandske jernbane, når bortses fra jernbanebroen over Roskilde fjord og de dertil hørende dæmninger, ingen vanskeligheder af betydning.

Af stationer på banen anlagdes ialt 5, nemlig Biltris, Kirke Saaby, Skibby, Krog-

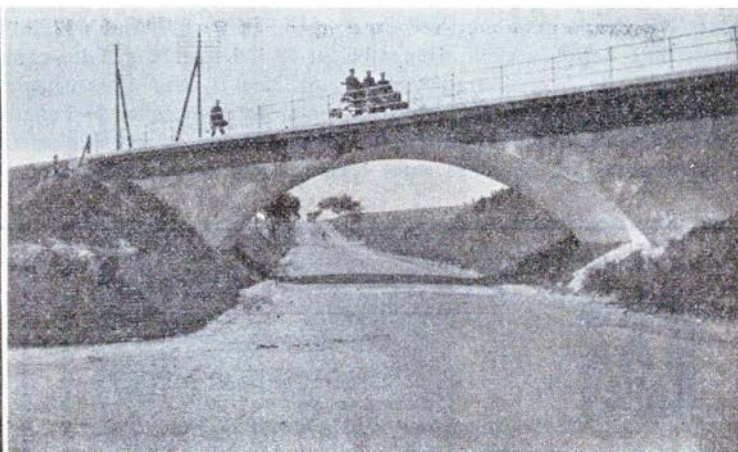
strup og Femhøj, men af de nævnte stationer var kun 2 udstyret med overhalingsspor, nemlig Kirke Saaby og Skibby. Samtlige stationer var ligesom Ringsted—Hvalsøbanen udstyret med henblik på en billig drift og banens overbygning og øvrige forhold svarede iøvrigt nøje til denne.

Som lige nævnt var der ved bygningen af dæmningerne ved jernbanebroen over Roskilde Fjord betydelige vanskeligheder. Selve broens længde var 227 meter, medens de tilsluttende dæmninger var henholdsvis 950 meter (fra Hornsherredsiden) og 400 meter (Frederikssundssiden). Arbejdet med bygningen af dæmningen på Hornsherredsiden påbegyndtes i 1919 af entreprenørfirmaet Petri & Haugsted, medens arbejdet med dæmningen på Frederikssundssiden var overdraget entreprenørfirmaet Philip Petersen & Arvid Holm, som imidlertid først i vinteren 1923 fik bygget de første 200 meter af den nye dæmning. Vanskelighederne ved bygningen af de to dæmninger bestod af de tykke mudderlag på bunden af fjorden. Forholdene var værst på Hornsherredsiden, hvor mudderlaget visse steder havde en tykkelse på ikke mindre end 10 meter og en længde på ca. 230 meter, på Frederikssundssiden fandtes mudderlagene kun på de sidste 100 meter og havde her kun en tykkelse på op til ca. 4 meter. De vanskelige bundforhold besværliggjorde arbejdet i vid udstrækning og bevirkede, at der måtte iværksættes forskellige usædvanlige foranstaltninger for at de anvendte tipvogne med tilhørende loko ikke forsvandt ud i fjorden.

Selve jernbanebroen over Roskilde Fjord var efter den tids forhold et stort projekt, og bygningen af broen blev fulgt med interesse af offentligheden. Hvad der både vanskeliggjorde og fordyrede broen var den omstændighed, at den af hensyn til skibsfarten måtte udføres som en klap-



Viadukt ved Bjergskoven.



Viadukt over hovedvej 1

bro. Broen havde inklusive klappartiet ialt 6 fag, som hvilede på 7 bropiller. Arbejdet med bygningen af broen overdroges firmaet Kampmann, Kierulff & Saxild i 1925, broens overbygning fremstilledes på A/S Allerup Nye Maskinfabrik i Odense.

Ved valget af den nye jernbanebros beliggenhed (ca. 1200 meter syd for den daværende pontonbro), havde et af de bestemmende hensyn været at undgå skæring eller berøring med gader eller veje, hvad der dog ved den valgte beliggenhed opnåedes. Tillige kom Frederikssund havn til at ligge nord for broen, hvad naturligvis indskrænkede antallet af daglige oplukninger, men forholdene medførte, at stationen i Frederikssund måtte flyttes. Den nye station toges i brug samtidig med Hvalso—Frederikssundbanens åbning den 28. november 1928.

Frederikssund—Hillerød

Fjerde og sidste del af den midtsjællandske jernbane — strækningen Frederikssund — var ved åbningen af Hvalso—Frederikssundbanen under anlæg og jordarbejdet m. v. i alt væsentligt fuldført i 1933. Tilbage stod sporlægningen samt opførelsen af stationsbygningerne, men arbejdet hermed standsedes, da det viste sig, at strækningerne Ringsted—Hvalso—Frederikssund gav et stadig voksende underskud, som ikke tænkte forbedret efter åbningen af Frederikssund—Hillerødbanen, ligesom man heller ikke mente, strækningen ved selvstændig drift kunne bære sig selv økonomisk.

Stadig nedgang i beforderingsmængden

På den midtsjællandske bane (Ringsted—Frederikssund) fandtes fra åbningen af strækningen Hvalso—Frederikssund 1 station i 7. lønningsklasse, Skibby, 4 i 12. 3 billetsalgssteder med offentlig sidespor samt 10 trinbrætter, hvoraf 2 med sidespor. De nævnte stationer var kun normeret med bestyrer samt hjælpearbejderassistance, når bortses fra Skibby, hvor der tillige var 1 assistent. Driften på banen besørgetes af 6 togpar dagligt plus 1 godstogspar på hverdage samt i visse

køreplansperioder tillige et togpar over strækningen Frederikssund—Skibby.

Beforderingsmængden på banen sank fra det første driftsår, hvori banen havde været åben for offentlig drift (1929/30) til driftsåret 1931/32 for personbefordringen vedkommende med ca. 16 %, medens forholdet for de øvrige statsbanestrækninger viste en stigning på ca. 1 %. For godstrafikkens vedkommende stillede forholdet sig endnu grellere, idet faldet her i forhold til det første driftsår androg ca. 36 %. Den ringe godstrafik på banen bevirkede, at godstogsparret inddroges fra og med den 1. oktober 1932.

De nævnte oplysninger om forholdene på den midtsjællandske jernbane stammer fra Stykgodsudvalgets betænkning (Udvalget fik som bekendt også som opgave at undersøge forskellige sidebaners rentabilitet), som fremkom i 1932, og en opstilling over banens driftsindtægter og -udgifter viste klart det dårlige driftsresultat. Den samlede driftsindtægt opgjordes for driftsåret 1931/32 til ca. 232.000 kr., medens driftsudgiften i samme tidsrum udgjorde ca. 506.000 kr. Banens rene driftsunderskud androg således henved 275.000 kr. Medregnes forrentninger, som ansloges til 415.000 kr. og afskrivningerne, som beregnedes til 212.000 kr., kom banens underskud op på ca. 900.000 kr., et så stort beløb, at det nok kunne give anledning til eftertanke.

Stykgodsudvalget rejste naturligt nok i sin betænkning spørgsmålet, om det ville være økonomisk forsvarligt fremdeles at opretholde en bane, hvis fortsatte drift måtte antages fremdeles at give underskud af lignende størrelse. Udvalget var af den opfattelse, at der ikke kunne opnås forøgede driftsindtægter, men at en nedbringelse af det store underskud udelukkende kunne opnås ved en forenkling af driften, såfremt man da ikke ønskede at nedlægge banen. Udvalget anviste to måder, på hvilke der kunne opnås en formindskelse af driftsudgifterne. 1) Forenkling af driften i det omfang dette var muligt, bl. a. ved anvendelse af statsbanernes mindste motorvogne eller 2) indstilling af persontrafikken og opretholdelse af godstrafikken ved kørsel efter behov.

Med hensyn til den første mulighed at forenkle banens drift mest muligt stillede forholdet sig således: Driften på banen besørgetes udelukkende af motorvogne af typen ML og den eneste mulighed for besparelser her, ville være anvendelse af statsbanernes mindste motorvogne af typen MA, ME eller MF. Ved stationstjenesten kunne der ved nedsættelse af stationerne i lavere lønningsklasser spares væsentlige beløb og ligeledes kunne der ved bane-tjenesten spares forskellige mindre beløb. Ved gennemførelsen af disse foranstaltninger ansloges det årlige driftsunderskud fremtidig at ville andrage ca. 123.000 kr. årligt. Såfremt personbefordringen indstilledes og godsbefordringen opretholdtes under indskrænkede former, måtte der regnes med bortfald af indtægten ved personbefordringen, ca. 75.000 kr. samt yderligere et beløb, hvis størrelse udvalget dog ikke nærmere kunne fastslå.

Uheldige forhold

Som det vil ses, var udsigterne for banen ikke de bedste, og det vil derfor sikkert have interesse at se lidt på, hvorfor banens driftsresultat stillede sig så dårligt, som det var tilfældet. Driften på banen foregik med damploko, indtil statsbanernes motorvogne af litra MR indsattes i driften. Disse motorvogne var statsbanernes første dieselmotorvogne, og det var derfor at forudse, at der ville opstå visse begyndervanskeligheder, inden disse vogne blev tilstrækkeligt driftssikre. Alligevel fik disse vogne deres debut på den midtsjællandske jernbane, hvor man måtte være interesseret i at indarbejde banen så godt som muligt hos publikum. Dette toges der imidlertid ingen hensyn til, og ret hurtigt blev strækningens betjening med MR-vognene ganske utålelig. Det viste sig nemlig, at MR-vognene var alt andet end driftssikre, nedbrud hørte således til dagens orden (eller u-orden), alene i een måned forekom der over 20 nedbrud.

Det blev derefter besluttet, at de på det tidspunkt i ordre værende benzin- elektriske motorvogne af litra ML skulle afløse MR-vognene. Nu var det imidlertid ikke



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

Skagen: A/S Skagens Isværk . Rigstelf. 238

Frederikshavn: A/S Frederikshavn Isværk . Tlf. 443

Thyborøn: A/S Thyborøn Isværk . Tlf. 3

Hirtshals: A/S Hirtshals Isværk . Tlf. 70

Esbjerg: A/S Vestjydsk Krystal-Isværk . Tlf. 66

alene driftsmateriellet, der kunne ankes over. Også de stadigt forekommende dæmningsskred, der forøvrigt kostede statsbanerne mange penge, bevirkede afbrydelser i den daglige drift med den virkning, at folk tog med de i oplandet værende biler.

Til de nævnte uheldige omstændigheder kom tillige denne, at banens linieføring var forkert, idet den gik på tværs af de naturlige rejseruter. Yderligere viste det sig, at dens betydning som transitbane var langt ringere end oprindeligt antaget, en opgørelse over befordret transitgodst viste, at den befordrede transitgodsmængde i 1931/31 kun androg ca. 34.000 t, en så ringe mængde, at den uden vanskeligheder kunne føres via de københavnske banegårde. At banens betydning for hæren siden vedtagelsen af dens anlæg i 1908 på det nærmeste var forsvundet og i hvert fald ikke kunne berettiggende dens opretholdelse, var også indlysende. De forudsætninger, hvorpå anlæget af banen grundede, var således på det nærmeste forsvundet.

Banens sidste år

Det vil her føre for vidt at komme ind på rigsdagens forhandlinger om den midtsjællandske jernbane, kun skal det nævnes, at det vedtoges at nedlægge banen, dog således, at dette først kunne ske efter den 1. oktober 1935, og først efter tilslutning af begge rigsdagens finansudvalg. Indtil da skulle banen drives videre under stærkt forenklet drift. Formålet hermed var at undersøge, om banen på denne måde kunne drives videre uden alt for stort underskud, samt om befolkningen virkelig var interesseret i at beholde banen, ellers skulle trafikministeren uden først at skulle forelægge rigsdagen forslag herom som nævnt i samråd med finansudvalgene kunne fastsætte tidspunktet for driftens ophør.

Efter vedtagelsen af loven af 20. maj 1935 simplificeredes driften derefter i størst mulig udstrækning, bl. a. ved indsættelsen af statsbanernes motorvogne af typen MA, ME eller MF i driften. Den hidtil anvendte køreplan med 6 togpar daglig bibeholdtes, da man ellers frygtede et indtægstab. Stationerne nedsattes i la-

vere lønningsklasser og iøvrigt gennemførte forskellige andre foranstaltninger.

Det var således ikke uden interesse, man fulgte hvilken virkning de på banen indførte besparelser kom til at influere på driftsresultatet, ligesom man nu ville få lejlighed til at konstatere, om befolkningen langs banen virkelig var interesseret i dens fortsatte opretholdelse. Det viste sig imidlertid, at de stillede forventninger skulle blive skuffede. Ganske vist steg personbefordringen i driftsåret 1933/34, men året efter var man atter tilbage ved de gamle forhold. Dertil kom, at godsbefordringen nu yderligere faldt, idet bl. a. mælketransporterne bortfaldt og overgik til befording pr. bil. Godstransporterne på banen omfattede derefter kun ringe mængder brændsel og foderstoffer til et par stationer samt enkelte kartoffelsendinger. Nedgangen i godstransporterne kunne ganske vist delvis tilskrives den dårlige sukkerroehøst i 1934, men tendensen var alligevel klar, banen befordrede kun de lavest tariferede varearter og fungerede kun som en slags reserve.

Ved udlobet af den periode, hvori man gennem den forenkledte drift skulle kon-

statere, om banens fortsatte beståen ville være økonomisk forsvarlig, stillede trafikministeren som det kunne ventes, forslag om banens nedlæggelse og fik hertil tilslutning fra begge finansudvalg. Tidspunktet for driftens ophør fastsattes derefter til den 15. maj 1936.

Medvirkende til at beslutningen om banens nedlæggelse uden vanskeligheder kunne træffes af de ansvarlige myndigheder, var følgende to omstændigheder, som for fuldstændighedens skyld bør nævnes her. For det første havde statsbanernes transportagentur forinden banen nedlagdes udtalt, at der ikke kunne påregnes nogen stigning i godsbefordringen, som allerede da praktisk talt udelukkende foregik pr. bil. Dernæst den omstændighed, at banens spor og jernbanebroen over Roskilde Fjord kunne anvendes andre steder, hvorved statskassen kunne spares for en udgift på ca. 1 mill. kr. Navnlig det sidste forhold var af betydning ved såvel rigsdagens som ministerens og finansudvalgenes stillingtagen til spørgsmålet for eller imod nedlæggelse.

Man kan nu rejse det spørgsmål, om ikke strækningen Frederikssund—Hillerød



Jydstrup st.



Midtjydsk Vulkanisering

Kaj Madsen & Co.

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning - Paghs Alle 13 - Tlf. 1220



Ubbes Damesalon

omhyggelig og individuel behandling

Hårbehandling - hårfarvning - manicure

Ring og bestil tid

Herning, Skolegade 49, Tlf. 1843

burde være færdigbygget og hele strækningen have været under drift før spørgsmålet om nedlægnings toges op. Hertil er at sige, at et betydeligt driftunderskud for Hille-rød—Frederikssundbanen ville være ganske sikkert, ligesom det måtte anses for givet, at denne bane ikke ville få nogen nævneværdig betydning for den øvrige del af den midtsjællandske jernbane. Som transitbane ville denne bane ikke få nogen betydning, da transittrafikken mellem Skandinavien og det sydlige udland i midten af trediverne var af ganske ringe omfang og i hvert fald uden vanskeligheder kunne bestrides af de bestående kø-

benhavnske banegårdsanlæg. Om nogen forkortelse i rejserute af betydning kunne der heller ikke være tale, da befordringsafstanden via København kun var 5 km længere.

Alligevel kan der med nogen ret hævdes, at banen blev nedlagt for tidligt! Under krigen genoptoges transittrafikken på jernbane i betydeligt omfang, og den midtsjællandske jernbane kunne utvivlsomt, hvis den havde bestået, have aflastet de københavnske banegårdsanlæg og opfyldt den opgave, den i sin tid blev anlagt til.

Optagelsen af sporene på banen iværksattes umiddelbart efter driftens ophør, ligesom man straks gik i gang med at fjerne jernbanebroen over Roskilde Fjord. Allerede hen på sommeren var en del af broen demonteret og transporteret til Limfjorden, hvor den nye jernbanebro over Limfjorden ved Ålborg delvis byggedes af de materialer, der havde været anvendt ved jernbanebroen ved Frederikssund.

Med nedlæggelsen af den midtsjællandske jernbane måtte størstedelen af den anvendte anlægskapital afskrives som tabt, idet det i forhold til de 14/15 mill. kr., det havde kostet at anlægge banen, kun var minimale summer, som realisationen af stationsbygninger, grundarealer m. m. indbragte.

Det vil måske virke ejendommeligt, når det oplyses, at der var eksproprieret jord til et eventuelt 2. spor på banen. Så store var forventningerne imidlertid til dette baneanlæg, at man ved dets anlæg ikke tog i betænkning at sikre sig udvidelsesmuligheder.

En stor del af den midtsjællandske jernbanes viadukter er nu forsvundet, idet de ved vejudvidelser o. lign. efterhånden har måttet fjernes. Men en stor del af dæmningerne ligger der endnu, som i en slags trods mod en ublid skæbne.

Eftertryk ikke tilladt uden tilladelse af forfatteren.

Billederne til artiklen er stillet til rådighed af henholdsvis Jernbanemuseet (fig. 1) og af stationsforstander H. G. Hansen, Holbæk, for restens vedkommende.

Det er ikke alle, der ved —

at der for tiden minstryges i Østersøen for at rette knækket ud i færgeruten Gedser—Grossenbrode, hvorved overfartstiden forkortes 8—10 min.

at der i forhold til året 1947 har været en nedgang på 33 % i antal befordrede godsvogne på havnebanen i Ålborg. Det anses derfor rent fantastisk, at man vil ofre dobbelt så meget, som Ålborghallen har kostet, for at få lagt havnebanesporret op over Øster Alle.

at der i 1953 var en stigning i passagerantallet fra Havnegade til Malmö på over 200.000.

at togene fra sydfyn fra 23. maj kører til perron 3 på Odense st., og hermed finder en snes års spekulation på dette problem sin afslutning. Forlægningen har kostet 12 mill. kr.

at DSB har købt 10.000 t amerikanske kul, hvorpå man har sparet 200.000 kr., skønt fragten fra Amerika er dobbelt så dyr som fra England.

at dobbeltturene på Kalundborg—Århusoverfarten, der hidtil har sejlet lørdag og søndag i højsæsonen efter al sandsynlighed vil blive udvidet til sommer ved at der begyndes tidligere på sommeren og sluttet senere.

at færgeren Danmark på Gedser—Grossenbrode overfarten skal på årligt eftersyn fra 1. marts til 8. april, og i den tid erstattes af m/s Freja.

at stationsforstander H. Hansen, Holbæk, har arrangeret bustur for jernbaneinteresserede fra Holbæk til København med besøg på jernbanemuseet, lyntogsremisen og DSB modeljernbaneanlægget i Lyngby. Billetpris kr. 8,00.



Jensen & Olsen
HOLBÆK . Tlf. 365
— alt elektrisk

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.
køber metal, jern, klude, ben,
m. v. til højeste dagspris
Holbæk Parallelvej . Tlf. 1167

Rejsebureauet Danmark

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

Lifton

El-hydr. gaffelloftere
hydr. pallettrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 1283



SKANDINAVISK GUMMIKA KOMPAGNI

Autoriserede Gummika-Stationer over hele Landet

L. K. J.

Mikkelsen

Industribyen
Hedehusene

Tlf. 501

HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen

Roedsvej 11 . Telefon 2490

Busser Personvogne

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 15 kr. årlig.

Stats- og privatbanepersonale:

6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

MEDELM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



Dræbte

LYSBRO d. 2. jan. En 20-årig lærling kørte ved 20-tiden mod bommen på Kellerupbanens overskæring ved Lysbro st. Han havde styrthjelm på, men en jernbolt i bommen trængte gennem denne og dræbte den unge mand.

ØSTERPORT d. 6. jan. En 84-årig dame blev ved 15-tiden påkørt og dræbt af en Mo-vogn på Østerbro st. Damen, der var med et tog fra Kh. mod Helsingør, var stået af på Østerport st. og fortsat ud ad perronen og videre ud langs sporene. Her havde hendes ene fod sat sig fast i et sporskifte, da hun blev påkørt af toget.

ØSTERPORT d. 9. jan. En 50-årig dame kastede sig i aften ned fra perronen på

Østerport st. foran et tog. Hun dræbtes på stedet.

SKÆVINGE d. 25. jan. En tom lastbil kørte ved 11-tiden ind på overskæringen ved Skævinge st., hvor der i det samme kom et gennemkørende godstog med 35 vogne. Der er blinklys ved overskæringen, og da togets lokotører så, at bilen ikke reagerede for dette, trak han i fløjten. Desværre satte føreren af lastbilen sine bremsere på, hvorved bilen standsede midt på overskæringen. Bilen slæbtes ca. 300 m hen ad banelinjen og chaufføren var dræbt på stedet.

Biler mod tog og bomme

LANGESKOV d. 1. jan. Da bommene ved Langeskov st. ikke var sænkede kørte en personbil i aften ind foran et tog, der kom i det samme. Bilen blev så godt som knust, og de to personer, der befandt sig i bilen, blev begge slynget ud af denne, men på mirakuløs måde slap de begge med nogle lettere knubs.

TOREBY d. 4. jan. En lastbil med roer kørte ved 7-tiden gennem bommen i Ø. Toreby og standsede midt på sporet. Samtidig kom Lollandsbanens skinnebus på vej mod Saxkøbing. Føreren af bilen nåede ikke at komme af, hvorved han pådrog sig forskellige kvæstelser. Skinnebussen måtte tages ud af driften.

GRENÅ d. 10. jan. Ved 18-tiden kørte en taxa mod de sænkede bomme på Århusvej overskæringen. Der skete kun materiel skade.

SLAGELSE d. 18. jan. En varebil kørte ved 14-tiden mod de sænkede bomme på Skelskørvej. Den første bom knækkede som var det en pind, og samtidig gik den anden bom op, således at bilen kom i sikkerhed, før toget passerede.

KØGE d. 24. jan. Ved 10-tiden kørte en personbil mod Ringstedbanens tog på Ringvejens overskæring. Føreren af bilen havde hverken bemærket blinklys eller allarmklokke.

SKIVE d. 21. jan. En personbil kørte i aften mod de sænkede bomme på havnevej.

Da føreren af bilen, en bankdirektør fra Næstved, erklærede sig villig til at betale den skete skade på bommen, ordnedes sagen uden politiets indblanding.

Andre uheld

ÅRHUS d. 3. jan. Da m/s KALUNDBORG ved 16-tiden skulle lægge til kaj i Århus havn, fik skibet en trosse viklet i skruen. Skibet skulle returnere til Kalundborg kl. 18, men da det ikke var muligt for dykkeren at få skruen fri, måtte turen aflyses, og de 200 passagerer måtte vente til kl. 23, da m/s Jylland kom og hentede dem.

BRYRUP d. 15. jan. Ved 17-tiden påkørte en skinnebus to heste mellem Bryrup og Vinding. Hestene dræbtes og såvel skinnebus som påhængsvogn blev afsporet. Hele aftenen måtte de rejsende udskiftes ved uheldsstedet.

RØNNE d. 15. jan. Skinnebussen påkørte ved 20-tiden et par telefonstænger, der var knækkede i den hårde storm. Skinnebussen blev på sporet, men vognens bremse- og kølevandsledning blev ødelagt.

KORSØR d. 16. jan. Straks efter at m/fi Freja ved 3-tiden var kommet i havn i Korsør udbrod der brand i skibets 1. kl. salon. I det stærke stormvejr bredte branden sig med stor hast til køkkenet og kommandobroen. Ved energisk slukningsarbejde af skibets besætning, Korsør og Skælskør brandvæsen, lykkedes det at begrænse branden. Brandårsagen skyldes sikkert kortslutning i rygesalonens ledningsnet, og skaden anslås til ca. 250.000 kr. Skibet kunne ved egen hjælp sejle til København, hvor skibet repareres hos B & W. Det ventes, at skibet kan være færdigt til 1. marts, til hvilken tid Freja skal afløse færgen Danmark på Gedseroverfarten, mens færgen skal til årligt eftersyn.

DSB SØLVGADE d. 20. jan. O.trafikassistent fru E. Lyngen pådrog sig i dag svære kvæstelser ved et fald i en af de roterende elevatorer i DSB's generaldirektorat. Elevatoren, der var på vej op, havde passeret etagens stueplan, da fru'en ville gå

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

Har De tandproblemer?

så tag en konsultation med

Jydsk Tandteknik

Vore Priser er fornuftige

Rabat for tjenestemænd, evt. konto

Århus . Frederiks Alle 146
Tlf. 26286

Banegårdens restaurant

Fredericia

er et besøg værd —

ind i denne. Derved fik fru Lyngen overbalance og faldt ned på taget af den efterfølgende elevatorstol. På fruens skrig fik tililende hurtigt standset elevatoren.

SKELHOJE d. 27. januar. Da toget til Viborg ved godt 7-tiden kørte ind i spor I på Skelhøje st., løb en 12-årig dreng ud foran motorvognen. Han blev væltet om i sporet og slæbtes med et stykke, men da man fik ham trukket frem, synes det som han var sluppet heldigt fra det skete. Han indlagdes dog på sygehus til observation for hjernerystelse. Toget kører normalt i spor II, men da toget havde nogle tunge tøndler til udblæsning, blev det taget i spor I.

HILLERØD d. 27. jan. Da Frederiksværkbanens motortog kl. 8,40 kørte ind på Hillerød st., svigtede togets bremsesystem således, at motorvognen med stor kraft kørte mod stoppebommen. Passagererne væltede om mellem hinanden, og glassplinter fra ruderne regnede ned over dem. 7 blev så alvorligt forskåret, at de måtte under lægebehandling. Ved nogle senere prøvekørsler med motorvognen viste det sig, at bremserne atter fungerede normalt.

SAXKØBING d. 30. jan. Banearb. F. Nielsen reddede sig ved 10-tiden i sidste øjeblik fra at blive kørt over af et hjælpetog fra Maribo, da han kørte på skinnecykel. Trods snefog og at Nielsen havde ørevarmere på, blev både motorfører og Nielsen opmærksom på den faretruende situation. Nielsen sprang fra cyklen og ned i grøften uden at komme noget til, hvorimod skinnecyklen fuldstændig knustes.

Tønder—Sdr. Løsum—Nibøl

Det må betragtes som en kendsgerning, at jernbanedriften på denne strækning opfører om kort tid. Tysk Forbundsbane, der for tiden besøger trafikken også på

den danske del af strækningen, har meddelt DSB, at det er forbundet med meget stort driftsunderskud at opretholde jernbanetrafikken med persontog mellem Nibøl og Tønder, og at persontrafikken, selv om den er steget efter genoptagelsen af kørsel med persontog i 1951, ikke er større, end at den let — og væsentlig billigere — kan foregå med rutebiler. For at undgå stadig at skulle betale det store underskud til jernbanedriften og ikke mindst undgå de store beløb til særligt påkrævet fornyelse af skinnemateriel har Tysk Forbundsbane foreslået DSB, at det blev forsøgt at erstatte persontogene med rutebiler.

Før krigen befordredes på denne strækning 12—14.000 passagerer, mens tallet nu er steget til over 40.000 om året.

MODEL JERNBANE

ved U. Jonvald

I de senere år har en hel del mennesker, der før syntes modelbaner var for dyr en hobby, begyndt at samle på dette morsomme legetøj, der fanger interessen hos både børn og voksne hele verden over. I regelen begynder det småt med et ovalt skinnelægeme på gulvtæppet, og måske et enkelt sporskifte, men interessen stimuleres hurtigt og nyanskaffelser finder sted. Og så melder problemet plads sig før eller senere. Adskillige vælger at melde sig ind i en modelbaneklub, der disponerer over store egnede lokaler, og selv om denne kollektive form for modelbanebyggeri er ganske udmærket, er de individuelle anlæg dog langt at foretrække, da disse anlæg altid taler til ens egen fantasi og skabertrang. Men en stor del af disse nye modelbanefolk har kun en begrænset plads at virke på, og i det følgende skal derfor kort skitseres visse gode råd til dem, der ikke har stort mere end en »to-værelses«, og alligevel gerne vil have et permanent anlæg.

Det må siges straks, at det er ganske ugørligt at bringe tegninger og fotografier af disse »tips«, idet de, der er anvendelige i det ene tilfælde, er ganske ubrugelige i

de næste. Der vil imidlertid i næste nummer fremkomme en beskrivelse af et privat anlæg, og med denne beskrivelse vil der følge billeder, men dette anlæg er af så stort format, at det ikke skal nævnes her.

I efteråret 53 så jeg et lille anlæg monteret på en altan, overdækket med vandtæt stof, når det ikke var i brug. Det var den mindste bane, jeg endnu har set i permanent opbygning, men fornylig fik jeg oplyst, at det milde og disede vejr først på vinteren havde ødelagt de tekniske installationer, så denne fremgangsmåde er i hvert fald ikke anbefalelsesværdig.

Når man vil bygge videre på sønnens julegave fra i fjor, må man først skabe det fundamentale ved en modelbane, nemlig stationsanlægget. Dette monteres bedst på en finérplade eller andet tilsvarende materiale og kan evt. formes således, at det kan lukkes som en kasse, når det ikke er i brug. Man skal da blot afsætte så megen plads ved yderkanterne, at en ca. 5—8 cm høj ramme med et par kroge kan fastgøres til bundpladen og evt. dækkes med et låg, eller såfremt anlæget er større, med

Odder Andels Svineslagteri

Tlf. Odder 436

Krøluldsfabriken

„Angora“

Odder - Asylgade 26
Tlf. 111-511

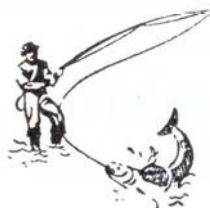
Th. Vestergaard

Konstruktør - Tømrermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Spidsborg

Allingaabro . Tlf. 115



K. Ølund Larsen

Odense - St. Graabrødrestræde 5

Gaden overfor PALADS

Telf. Odense 15331

Fiskeri - Jagt - Sport

Dansk Model Teknik

D. M. T.

Signaler, Broer o. l. til Modeljernbaner

Reparationer af Modeltog og Tilbehør
af enhver Art udføres samvittighedsfuldt

Vanløse . Rundholmen 31 . Tlf. Damsø 1941

den ene halvdel af bundpladen. Men pas på at beregne plads til eventuelle stationære anlæg på bundpladen. Der må også tages fornuftig hensyn til luftledninger og -standere, såfremt der køres med luftledningsnet. I den forbindelse er det måske værd at nævne, at ca. 85 % af samtlige modelbaner i Danmark er monteret med 2- og/eller 3-skinne drift uden køretråde.

Når den frie gulvplads til stationsanlægget er fundet, kommer planlægningen af »den frie bane«. Her kommer så lænestole, sofaer og skriveborde på tværs. Og her skal så bemærkes, at en modelbane, der nødvendigvis må have de gængse kurveradier, i de fleste tilfælde ikke kan køre under de ovennævnte møbler. At lede skinnelægget udenom vil ødelægge helhedsindtrykket, så derfor må møblerne ganske simpelt klødes op. Små træstykker i de rigtige profiler formes og lægges under møbelbenene, og så køres der glimrende under en uhåndterlig sofa. Viser det sig, at siddebekvemmeligheden ikke forringes ved denne opklodsning, kan man

bejdse træstykkerne og evt. lakere dem, således at de kan få en blivende plads under de respektive møbler. En »lillebæltsbro« over et dørtrin kan også forøge pladsen betydeligt. Eventuelt kan den bygges enkeltsporet og med fjedrende sporskifter, således at tungen automatisk slår over og leder toget samme vej tilbage efter en rundtur i entreen eller soveværelset.

Den rent tekniske side af de ovennævnte »tips« er med vilje slet ikke nævnt, ganske simpelt fordi den enkelte modelbanemand helst selv vil pusle med »mekanikken«. Men som ovenfor omtalt kan der udmærket laves et velegnet og særdeles køredygtigt anlæg på en minimal plads.

Noter

Märklin har lanceret et urværkstog, overkommeligt i pris, der senere kan monteres om til elektrisk drift.

*

Snarest vil der komme en skalategning i HO af DSB's nye loko litra My.

Nyborg—Svendborg banen ønskes af Nyborg kommune givet en anden linieføring til Nyborg H, således at de nuværende tre gadekryds kan bortfalde.

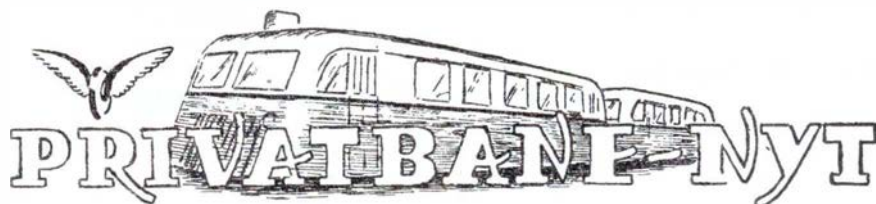
Lollandsbanen

Efter at ministeriet for off. arb. har meddelt A/S De lolland-falsterske jernbaner, at dens koncession, ved udløbet d. 30. juni i år, ikke kan fornyes, og at statsgarantien for det årlige udbytte på 4 % samtidig bortfalder, vil det sige, at hele aktiekapitalen er tabt, da banens økonomiske forpligtelser i forvejen overstiger aktiverne. Da ca. een mill. kroner ligger på private hænder, vil det derfor være en katastrofe. 4,2 mill. kr. er placeret hos statsinstitutioner bl. a. Brandforsikringsfonden og Statsanstalten for Livsforsikring.

Legatet til fordel for juridisk studerende er blandt dem, der står i fare for at miste hele sin kapital.

HORNBÆKBANEN har nu fået erstattet alle sine stationssignaler med dagslyssignaler. Tillige er 22 af banens overskæringer blevet forsynet med blinklyssignaler og nogle desuden med allarmklokker. Blinklyssignalerne har kostet ca. 100.000 kr., der er betalt af statens vejrydsfond. Den fremtidige drift og vedligeholdelse af blinklysene påhviler banen. Banen har fået forhøjet sin kassekredit fra 180.000 kr. til 300.000 kr.

VARDE—NR. NEBELBANEN havde på udvekslingen af 32,9 km spor en besparelse på ca. 120.000 kr. i forhold til overslaget. Banen har nu ansøgt ministeriet om tilladelse til at anvende dette beløb til køb af skinnebusmateriel.



Privatb. jernbaneskolen

Så er Privatb. Fællesrepræsentations jernbaneskole i Fåborg atter i gang. Skolen begyndte i midten af januar og slutter den 27. februar med eksamen den 5. marts. På medhjælperkursus er der 13 elever og til togtjenestekursus 28 mand. Medhjælperkursus er obligatorisk for at blive trafikassistent, medens togtjeneste kursus er frivilligt, idet det ikke er alle baner, der forlanger denne uddannelse af deres togtbetjente.

Stationsforstander Bornær, Farsø, leder atter i år undervisningen og underviser samtidig i rejsegodsekspedition og organisation. Lærerstabens består iøvrigt af stationsforstander Grabow Olesen, Rask Mølle, der underviser i jernbanegeografi, sprog og godsekspedition. Stationsforstander J.

Jacobsgaard, Søllested, der har stations-tjeneste og banelære som fag, og overtrafikassistent A. H. Justesen, Randers, der underviser i materiellære, stations- og togtjeneste samt bogføring og regnskab.

Sydfynske privatbaner

Som omtalt i forrige nr. kan det anses for givet, at Fåborg—Svendborg banen standses fra 23. maj i år, og erstattes af rutebildrift.

Også Odense—Nr. Broby—Fåborg banen er nu i farezonen. DSB har forlangt en fordobling af forpagtningsafgiften eller overgang til rutebildrift. Det er tanken at oprette et rutebilnet som et ottetal med Nr. Broby i centret, og herfra lade de forskellige linier gå mod Odense og Fåborg, henholdsvis over den gamle landevej og den nuværende banelinie.

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Blyn's AUTOLAKERERI

Rustproof station

Vogne på Fyn, lakeres hos Blyn, og vore ovnlakerede vogne er køreklare fra morgen til aften

Odense - Albanigade 15 - Tlf. 9556

1/3 Randers
KEDEL-OG BEHOLDERFABRIK

Kedler og Beholdere til alle Formaal
Specialværksted for El-Svejsning og Autogensvejsning
Udfører Arbejder for D.S.B.

Randers Bøsbrovej 21 . Tlf. 809

Aarhus

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Udfører Arbejder for D.S.B.
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 26191

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

M

Vor Leverandør i

Cigarer - Cigaretter - Tobak

Vine og Spirituosa
A. BOJESSEN

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. Erhardi (ny Indeh.)

Cigarfabrik . Cigarer . Cerutter

Cigaretter . Tobak . Vine . Spirituosa

Haandrull. Cigarvarer til Fabrikspriser

Aarhus. Jægergaardsgade 43. Tlf. 24226

F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7

Telf. 35722 - 35848

Plisse - Hulsøm - Stofknapper

Knaphuller - Applikation o. Kjølebroderi

Weisgaard Nielsen

Slagterforretning

1. Kl. Kød - Flæsk og Paalæg

Aarhus . Tordenskjoldsgade 85

Tlf. 68635

Aarhus

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalfløjter - 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

Malernes Cooperative Forretning

Alt Malerarbejde udføres

Tilbud og Overslag hurtigst og gratis

Aarhus . Amaliegade 5 . Tlf. 33111 - 33295

Damefrisørsalonen

v/ A. Grünert

Alt i moderne Haarpleje

Hj. af Ny Munkegade og Samsøgade

Aarhus . Tlf. 32142

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori

Leverandør tll DSB Personale

Aarhus . Chr. Købesgade 25

Tlf. 22053

Salon »Hollywood«

Som Reklame: Permanentkrøller 8 Kr.,

Cold-Permanent 13 og 17 Kr. »Teide«

Permanent for vanskeligt Haar 20 Kr.

Fønbelgning Kr. 4,50.

Aarhus . Vestergade 39 . Tlf. 28390

Kolonialforretningen

v/ L. Andersen

Kolonial Konserver Tobak Cigaretter

Aarhus Helgolandsgade 29 Tlf. 3336

Laurits Thomsen

Snedkeri og Inventarer

Udfører Arbejder for D.S.B.

Aarhus. Ny Munkegade 40 B. Tlf. 26854

Vor Ejendomsmægler er

Mikael Sørensen

Statsexam.

Køb og Salg af Ejendomme, Villaer,
Forretninger og Grunde

Aabyhøj . Ewaldsvej 51 . Tlf. 58985

**Gør Deres indkøb
hos vore annoncører**

Aarhus



½ Aarhus Flydedok og Maskinkompagni

Hans Niensens Maskinfabrik

Tlf. 34000, Tigr.adr.: Flydedokken

Skibsreparationer, Flydedok til
420' skibe

Ophalingsbedding for mindreskibe

Beholdere, kraner og spil

Jernkonstruktioner

Person- og godselevator

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.

Tlf. 60193

Bertrand Hagelquist

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Aarslev pr. Brabrand

Tlf. 60282

Otto Knudsen

Aut. Elektro-Installatør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Voldbækvej - Tlf. Aarhus 60 234

Brabrand

Silkeborg

Kemisk Tøjrensning

Presning 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 - Almindsøvej 26 - Tlf. 409

RIIS
SKANDERBORG TLE. 590

Manufaktur . Trikotage

ASÅBANEN. Beboerne i Aså har holdt møde i anledning af forlydender om banens nedlægning. Mødet blev en enstemmig tilkendegivelse om at bevare banen. For 40 år siden stod der kamp om at få banen, og i dag holder man ligeså kraftigt på at bevare banen så længe der findes en Sæby bane.

HJØRRING PRIVATBANER har nu fået ministeriets godkendelse på salget af Hørby banens aktiver til de respektive kommuner. Bøjholm st. og et areal ved Thorsbjerg st. vil blive udbudt i off. auktion.

ØSTSJÆLLANDSKE JB. har nu erstattet ledbevogtningerne ved tre overskæringer mellem Hårlev og Karise med blinklyssignaler. Samtidig er billetsalget og banepakkeekspeditionen ved Lille Linde og Store Linde holdepladser inddraget.

KØGE—RINGSTED JB. Banen havde i sit sidste regnskabsår et underskud på 51.659 kr. eller 800 kr. mindre end året forud. Banens formand oplyste, at banen havde været tilbudt en brugt skinnebus, der med påhængsvogne og remise ville have kostet ikke så lidt over 200.000 kr., men banen ønskede ikke at vove sig ud på æventyr, hvorfor man havde afslået tilbudet.

ØRNHØJ—HOLSTEBRO JB. havde et underskud på 107.110 kr. mod 82.080 kr. det foregående år. Overenskomsten om det nye samarbejde for de to baner, går ud på, at alt deles i forholdet fire syvendele for Ringkøbing—Ørnholm banen og tre syvendele for Ørnholm—Holstebro banen. Denne fordeling gælder såvel for ejendom som for over- og underskud. Banernes regnskab for første kvartal i inde-

værende regnskabsår viste et underskud på 46.000 kr. mod et underskud på 62.000 kr. i forrige regnskabsår.

HORSENS—ODDERBANEN's underskud steg næsten 25.000 kr. til 233.495 kr. Der havde været en stigning i antal rejssende på 18 % på banen og på 5 % på rutebildriften. Godsbefordringen viste en nedgang på ca. 4 %. Efter at banen fik sit nye dieselloko i august 1953, har man solgt de fire loko, der nu var 50 år gamle, til ophugning. For at have en reservemaskine havde man købt et loko af Horsens Vestbaner for 35.000 kr.

THISTED—FJERRITSLEV JB. havde et underskud på 345.850 kr., hvilket er en stigning på 95.580 kr. Moderniseringsarbejderne er nu afsluttede.

KJELLERUPBANEN havde et underskud på 242.000 kr., hvilket er noget mere end året forud. Banen havde måttet opgive at købe et dieselloko, da der ikke var penge nok dertil. I stedet havde man forstærket transmissionen i banens to Triangel motorvogne for at de bedre kan klare godstrafiken.

VEJLE—VANDEL—GRINDSTED JB. Regnskabet viste her et underskud på 194.890 kr. mod et underskud på 168.914 kr. forrige år. Banen havde udfoldet store anstrengelser for at sikre sig transporter til bygeriet ved flyvepladserne i Vandel, og det var bl. a. lykkedes at sikre banen transporten af 300 vgl. cement.

STUBBEKØBING—NF—NYSTED JB. havde et underskud på 178.837 kr. Antal rejsende med togene var faldet med 21.365 rejsende, hvorimod der på rutebilerne havde været en stigning på 12.980 passagerer.

Hvorfor ikke ens

Er det ikke ligeså dyrt for en afløsningsass. at afløse på en privatbane-st. som på en statsbane-st.? — Åbenbart ikke, hvad nedenstående oversigt giver udtryk for. Mon der ikke her er noget at rette for den kommende lønningskommission? — man kan da ikke tænke sig, at der skulle være nogen som helst grund til at have to satser for folk, der udfører det samme arbejde. Det må da være lige så dyrt for en tass. at rejse fra Ålborg til Fjerritslev som fra Ålborg til Støvring, ligeledes må det være lige så dyrt for en togfører at køre på strækningen Kolding—Troldhede som på strækningen Skjern—Videbæk. — Hvad angår køre- og natpenge, skulle man synes, at det måtte være lige dyrt for personalet, om de kører på privatbanerne som på DSB.

SÆRLIGE YDELSER

Lønkl.		Timepenge	
Lønkl.		Lønkl.	
6—7	86 ø.	6, 8, og 10	69 ø.
8—13	76 »	øvrige	53 »
14—17	66 »		
		Dagpenge	
6—7	1600 ø.	6, 8 og 10	1260 ø.
8—13	1400 »	øvrige	940 »
14—17	1300 »		
		Nattillæg	
6—7	890 ø.	6, 8 og 10	855 ø.
8—13	780 »	øvrige	640 »
14—17	720 »		
		Kørepenge	
6—7	66 ø.		
8—13	55 »	alle	36 ø.
14—16	44 »		
		Natpenge	
til 13	92	alle	49 ø.
fra 14	63 »		Essing.

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

**Svogerslev
Læsetransportøren**

Sv. Petersen & Th. Nielsen
Tømremestre & Entreprenører
Udfører Arb. for Ebeltoftbanen
Balle . Tlf. Balle 74

Protese uden Gane faar De hos

Tandtekniker
Bent LORENZEN
KONGEVEJ 89 VIBY J.

Telefon Aarhus 4 0646

Cykelstativet WB

Advarsel før jernbaneoverskæringer

Kloge folk siger, at de fleste opfindelser først bliver til, når behovet er tilstede. Tingen kan være opfundet før, men den får ikke lov at slå an, før tiden er moden.

Nu kan man næppe kalde betoncykelstativet for en opfindelse, da ideen med et cyklestativ har været naturlig sammen med cyklen. Men tanken om at lave et cyklestativ i et andet materiale end det kostbare jern, der ikke forekommer i naturen i Danmark, eller træ, der er så uholdbart i fri luft, blev ikke desto mindre først til kort før krigen 1939.

Ideen med cyklestativer af beton var nærliggende: det er et tungt materiale, der »ligger«, det er billigt, det går ikke i stykker, kræver ingen vedligeholdelse, og så er det uopslideligt.

Et stykke tid blev der eksperimenteret med forskellige former, og det viste sig hurtigt, at det var særdeles vel muligt at fabrikere cyklestativer i armeret beton, der løste samtlige problemer.

Diskussionen i dagspressen om flere og bekvemmere cykleparkeringsmuligheder kunne man komme i møde, og bygherrer og arkitekters ønsker om en effektiv udnyttelse af det foreliggende areal kunne opfyldes med anvendelse af de funktionelt konstruerede *betoncyklestativer WB*, der i cementfarve tilfredsstillede kravene om et arkitektonisk sammenspil mellem bygning og udenomsting.

Behovet voksede hurtigt for forskellige typer, dels til forsænkning i grunden, dels som lave blokke ovenpå og endelig lodretstående langs med eller indbygget i

mursokkel. Indenfor disse tre grupper blev der skabt 14 forskellige typer, der giver grundlag for talrige divergerende parkeringsmuligheder.

Allerede i 1940 indrettede DSB opstillinger ved ØSTERPORT og VALBY, og de viste sig fordelagtige — også i økonomisk henseende, og siden da er mere end en fjerdedel af samtlige jernbanestationer i DANMARK blevet forsynet med *betoncyklestativer WB*.

De nedenstående fotos viser cykleparkeringspladser på jernbanestationerne fra Valby til Glostrup, indrettet i 1953 i anledning af DSB's udvidelse af elektrificeringen på denne strækning.

Som årene er gået, har ideen gentagne gange været taget op til revision, og talrige forbedringer er blevet gjort, således at man i dag har et betoncyklestativ til ethvert formål, hvor der også er taget hensyn til mange små ønsker.

Man ser da også nu *betoncyklestativer WB* bragt ud over hele DANMARK med DSB's fragtruter og anvendt til: sportspladser, mange tusinde parkeringspladser, fabrikker, boligejendomme, flyvepladser, kaserner, parker, kirkegårde, hospitaler, skoler, havne, slotte — — ja, alle steder hvor man har brug for at parkere cykler.

★

Justitsministeriets motorsagkyndige i Esbjerg, civilingeniør Frede Jensen, har udtænkt en helt ny måde til at advisere bilister om, at de nærmer sig en hovedvej. Måden er meget enkel, men vil sikkert

være probat, hvis den føres ud i livet.

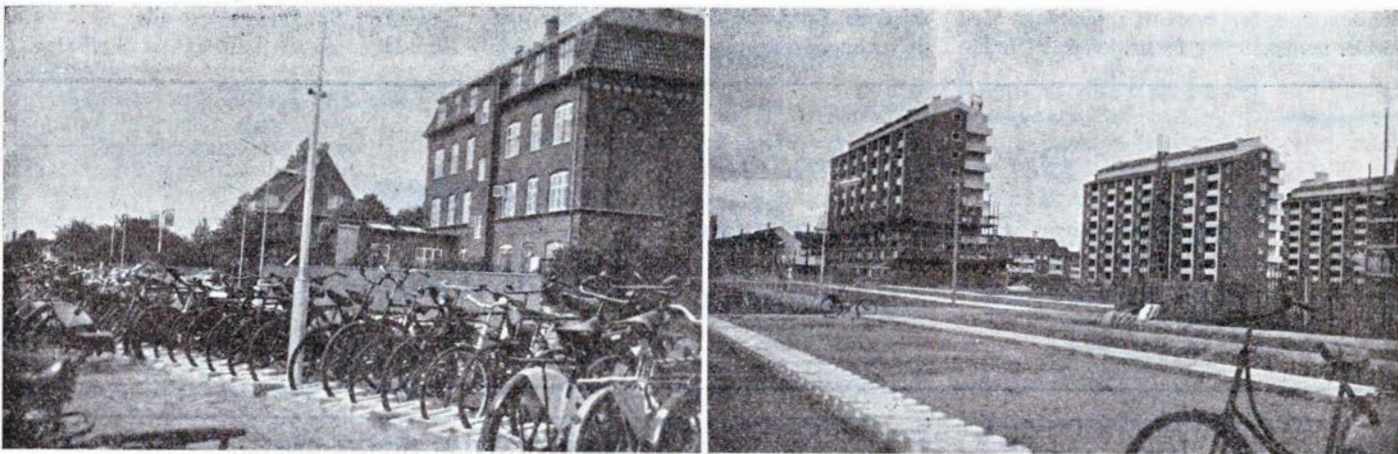
Den motorsagkyndige foreslår, at der laves ujævnheder i vejbanen på sidevejens udmunding i en hovedvej. Ujævnhederne skal være af en sådan beskaffenhed, at det giver bump i vognen, hvis man kører over dem med stærk fart, og bumpet skal være større jo hurtigere der køres. Det skal være så kraftigt, at føreren bliver klar over, at noget ganske særligt er forestående, selvom han populært sagt sidder og snorker ved rattet og ikke ser trekantskiltet.

Sådanne ujævnheder kan let laves, men den motorsagkyndige, og de kan også laves sådan, at bilerne ikke tager skade. Der kan f. eks. være et bump, hvor der er trekantskilt, og to bump, hvor der er fuldt stop. I det sidste tilfælde kan der være et bump et godt stykke før, man kommer til vejudmunningen, og et større umiddelbart før udkørslen på hovedvejen. Det sidste skal være så stort, at bilisten bogstavelig talt skal køre over i sneglefart, hvis han ikke er hensynsløs over for sit køretøj og er villig til at byde det alt for blot at vinde et halvt minut.

— Der er ingen tvivl om, at mange af de hovedvejsulykker sker, fordi trafikanten fra bivejen ikke har set trekantskiltene, og de kan undgås, hvis der er sådanne ujævnheder at køre over, siger Frede Jensen. De vil kunne minde de motorkørende om, at der er noget, som de skal passe ganske særligt på, og så skulle det være mærkeligt, om de ikke fik øje på hovedvejsafmærkningen.

Dersom det kunne lade sig gøre, ville det være et godt middel at anbringe lignende ujævnheder foran jernbaneoverskørsler, det ville vel i reglen være nok til at minde de vejfarende om, at de nu kom til et sted, hvor der skulle vises opmærksomhed, men hvem mon der turde tage ansvaret for en sådan afmærkning, hvilket ramaskrig ville der ikke lyde fra bilisternes side, hvis idéen blev bragt til virkelighed.

Essing.



WB cykelstativer på Glostrup og Brøndbyøster station.

Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost

Lastbiler, Vare- og Personbiler
Udfører Arbejder for D.S.B.

Hobrovej 76
Aalborg . Tlf. Alba 10446

Arnold Hansen

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Frederikshavn . Emilievej 3
Tlf. 1497

BRDR. HØNGAARD

Byggestre

Murer-, Tømrer- og Snedkerarbejde
Udfører Arbejde for DSB samt
Stat og Kommune.

Sønderskov . Telefon 25



Ordrup

Trafikkontrollør H. Busch, Østerport, er forfremmet til stationsforstander ved Ordrup station, hvor stfst. H. G. Christensen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Kværndrup

Stationsforst. J. V. Jensen, Espe, er e. ans. forflyttet til Kværndrup, hvor stfst. J. H. Jensen er død (56 år).

Dødsfald

Fhv. stationsforst. Johs. Looft, Kh., 90 år.

Pens. rangermst. A. P. Andersen, Ålborg, 89 år.

Pens. baneformand Hans Hansen, Sønderborg, 82 år.

Pens. banenæstformd. H. H. Schwarts, Nørrebro, 82 år.

Pens. banearbejder P. Jensen, Fredensborg, 81 år.

Pens. rangerfmd. J. A. Haarbo, Skive H., 81 år.

Pens. rangerfmd. N. Fr. Jørgensen, Ringsted, 79 år.

Pens. lokofører L. K. Johansen, Sønderborg, 79 år.

Pens. lokomester Jul. Hansen, Ålborg, 79 år.

Pens. lokofører Lars Rasmussen, Ålborg.

Pens. lokofører M. F. Møller, Fredericia, 76 år.

Pens. banenæstformand J. Sofus Nielsen, Rønbjerg, 72 år.

Pens. lokofører S. V. Christensen, Vejle, 70 år.

Pens. renisearb. Henrik F. Jensen, Fredericia.

Pens. lokofører J. Maar Hansen, Børgense.

Pens. pakhusfmd. P. P. Hegaard, Viborg, 68 år.

Pens. banearb. J. A. Nielsen, Randers, 68 år.

Vognmester H. H. Christiansen, Østerport, 64 år.

Konstruktør C. H. Fibæk, Overing., Kh. 65 år.

Overportør J. P. V. L. Rasmussen, Østerport, 61 år.

Rangermester J. J. Nissen, Korsør, 61 år.

Trafik ekspedient K. L. Kristensen, Pjedsted, 57 år.

FORENINGS-MEDDELELSER



Danske jernbane-orkestres forbund meddeler:

Følgende orkestre har medvirket ved juleindsamlinger. »Centralværkstedets Orkestre, Århus«, deltog søndag den 6. december 1953 i et arrangement af »Frelsens Hær«s hjælpearbejde, først med tappentreg igennem byen og derefter 2 koncertafdelinger.

På Centralværkstedet og Hjelpeværkstedet afholdtes ligeledes julekoncerter.

Søndag den 31. januar 1954 afholdt »Centralværkstedets Orkestre« sin 5-års stiftelsesfest med koncert, underholdning og bal i »Folkets Hus«.

»Københavns Jernbane Orkestre af 1921« afholdt søndag den 20. december 1953 sin årlige julekoncert til fordel for »Børnenes Kontor« i hallen på Københavns Hovedbanegård med efterfølgende julefest for hustruer og børn.

Søndag den 3. januar 1954 deltog de i Klampenborg Fællesafdelings juletræ på Gentofte Hotel, samt ved Københavns Fællesafdelings juletræsfest i »Odd Fellow-Palæet« mandag den 4. januar 1954.

H. C. O. Hansen,
sekr.

Fremads Bøger

Selv de mest kulturpessimistiske — det vil her sige de, der ikke troede på, at folk gad læse gode bøger — må bøje sig: i december måned nåede Fremads succesrige folkebibliotek million oplaget — på 14 måneder! Det blev Martin A. Hansen, der blev »millionæren« med »Paradisæblerne og andre Historier«, og den fik af den samlede presse en modtagelse, der var lige ved at stille hans øvrige bøger i skygge. Der er allerede nu udsendt

5 oplag af disse perler — som Hans Brix kaldte fortællingerne!

Millionen rundet — det er en ualmindelig flot belønning for det initiativ, som arbejderbevægelsens eget forlag tog med de billige bøger, og for den indsats, der er gjort for at sprede dem; ikke mindst de tusinder af uforknytte bogombud har noget at være stolte af. Men for resten er »millionen rundet« allerede forældet. Siden da er der nemlig foruden de nye oplag af »Paradisæblerne« udsendt endnu to dejlige FFB-bøger: Aksel Sandemose forrygende spændende og festlige »Ross Dane«, om emigranten Rasmus Dansker, der i Canada med bare næver tromrer sit hus op, hjemfører sin pige og ender som »konge« over nybyggerfamfundet. Og Knud Hjortø's gnistrende vittige provins-satire, »Folk«, om en lilleby med en række uforglemmelige typer af skæbner. Hovedpersonen er dog *sladdereren*, som altid veloplagt spinder sit tætte edderkoppe-spind. — Hermed er den første million overskredet med 100.000 bøger og FFB frisk på vej mod den næste.

Og så er de billige rejsebøger endda ikke regnet med i de astronomiske oplagstal; rejsebøgerne hygger sig med deres egen private succes. Den spænding og de æventyr, som vi alle går og drømmer om, oplever man her for næsten ingen penge. I disse dage er rejsebog nr. 5 udkommet: schweizeren Walter Bosshard's bog om Mongoliet, dette hemmelighedsfulde og skønne land, hvis ældgamle kultur truer med at gå til grunde, indeklemmet som det er mellem Rusland og Kina.

Bøger er for alvor blevet hvermands eje. — FREMAD! mod nye milepæle!

**MUSIK
INSTRUMENTER**
- gaa til
FAGMANDEN



**Marno
Sørensen**

SKOUBOGADE 5 CENTRAL 11.636
KØBENHAVN K.

AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

1/5 NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515



Alle skal have rejsehjemmel

Selv om man er gæst hos Statsbanernes øverstet chef, skal »rejsehjemlen« være i orden. Det blev trafikminister Carl Petersen og generaldirektør Emil Terkelsen belært om på Storebælt forleden.

— Under det såkaldte Storebæltsmøde, hvor trafikministeren havde inviteret en temmelig stor delegation fra Korsør og Nyborg, fra Vejdirektoratet og fra Svendborg og Sorø amter, rejste man efter forhandlingerne i Korsør med færgen til Nyborg. Trafikministeren havde inviteret selskabet på frokost om bord, og man bænkedede sig om restauratør Schwartzloses kolde herligheder. Der var dækket op i to saloner, og man var godt i gang med maden. Man havde imidlertid gjort regning — ikke uden vært, men uden at formaliteterne var i orden. De dukkede pludseligt op, personificeret i en gæv matros med billettaske på maven. Han trådte ind, tog huen af og hængte den på en knage, hvorefter han gik i gang med at billettere. De første, han traf, var et par amtsrådsmedlemmer, der netop var i gang med et stykke rullepølse. — Rejsehjemmel? spurgte de forbløffede, men vi er inviteret af trafikministeren. — Kender jeg ikke noget til, svarede matrosen uforstyrreligt. De

må købe en billet. Har man ikke billet, må man betale. Lidt desorienterede trak de pungen op og lagde pengene på bordet, fik en billet og så betuttede ud. Matrosen videre. Samme omgang, men så var der en statsbanemand, der rejste sig og gik ind til ministeren i det andet lokale og forklarede ham det mærkelige, der var ved at ske, og foranledigede, at Carl Petersen tog affære. En højerestående jernbanemand talte med matrosen, men han holdt på sin instruks, og den var klar nok. Den taler intet om, at folk kan komme og sige, at de er inviteret af trafikministeren. Så måtte selveste generaldirektør Terkelsen, han kom med servietten i halslinningen og forklarede matrosen, at det skam var rigtigt nok, og at amtsrådsmedlemmerne var gæster. — De må endelig betale pengene tilbage til d'Herrer, sagde Terkelsen smilende til matrosen og tilføjede, at han naturligvis havde formel ret i sit standpunkt. Og dermed vilde generaldirektøren trække sig tilbage til sin plads ved den hvide dug, men det var lidt for tidligt.

— Et øjeblik, sagde matrosen, jeg må hellere få det skriftligt. Og så måtte generaldirektøren skrive en egenhændig kvittering, hvorefter formaliteterne var i orden, og reglementet var vederfaret fuld retfærdighed.

Bondefangere på Kh.

200 københavnere, hvis vandel og almen optræden anses for lyssky, er af politiet forment adgang til Hovedbanegården, skriver Aftenbladet.

Når deres tilstedeværelse omkring det trafikale knudepunkt er uønsket, skyldes det, at København vil skåne såvel udenlandske turister som danske landboere og provinsboere for de værste »haj-overfald« ved ankomsten til hovedstaden!

— Men hvis nu disse mennesker har ærinde ved Nørreport og gerne vil benytte sig af s-toget?

— Det kan de ikke komme til, svarer politiassistent Garberg, Hovedbanegårdens politivagt. Hvis de foreviser en gyldig rejsebillet til fjerntrafikken, lægger vi dem naturligvis ikke hindringer i vejen, men en bybanebillet er for letkøbt en »drifts-komkostning« i deres ulovlige erhverv, der

ofte yder dem fantastiske fortjenstmuligheder.

— Hvad er det for folk, der får disse påbud om at holde sig væk?

— Det er de såkaldte »bumser«, substensløse, valuta-hajer. »værelse-anvisere«, homoseksuelle og kvindelige prostituerede, der forlænger deres »rute« fra det mørkeste Vesterbro med et smut ind gennem Hovedbanegården!

Men den største gruppe — ca. en trediedel — udgøres af de folk, der gør sig skyldige i ulovligt omløb med varer, bl. a. »skæg-ure«, fyldepenne og »guldringe«.

Prisen ligger som regel på 75—100 kr., og netto-fortjenesten er 75—80 pct., idet der er tale om ganske billige, men oftest smukt udstyrede ure, som oftest smuglet ind fra Sverige. Ingen autoriseret urmager herhjemme vil foretage reparation af den slags ure, bl. a. fordi det ville koste mere end hele uret er værd.

— Er det forbudt at sælge sit eget ur til en tilfældig forbigående person?

— Nej, hvis det kan bevises, at det ikke er købt med handel for øje, og man kun har det ene ur på sig, kan vi ikke skride ind. Det ved disse folk, og det er derfor ikke ualmindeligt, at sælgeren assisteres af et »vandrende lager« — en person, der går ved siden af ham uden at deltage aktivt i samtalen med kunderne!

Indberetning og svar

Samtlige maskiner er eftersat i dag. Kedelsten fandtes ikke. Samme aften indløb der telegram til maskindepotet:

— Manglende kedelsten skal øjeblikkelig skaffes.

Perronvid

En rejsende, der ville lave grin med bladsælgeren på perronen, råbte:

— Må jeg få Idiotbladet!

— Jeg mener da, at medlemmerne får bladet sendt med posten! svarede bladsælgeren.

— Og så var der

aspiranten i hvis antagelsespapirer der stod: lønnen får De hver måned bagud gennem stationsforstanderen ...

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

HOTEL
STRUER
Nymonterede Værelser
Musik og Dans hver Aften
Byens bedste Madsted
før - nu og altid det bedste
Wald. Jørgensen
Tlf. 100 Besøg Limfjordskroen Tlf. 688

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



Holbæk

Osvald Thoudal

Blikkenslagermester
Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Nørreled 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 . Marianevej 4 . Tlf. 2278



Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Markedsplassen 3 . Tlf. 116

Sv. Aa. Nielsen

Brolægger & Entreprenør
Aut. Kloakmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Riffelhavevej 19 . Tlf. 1424

P. J. Weinreich & Søn

Malermestre
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

J. L. Nielsen

Karøtmager
Udfører Arbejder for D.S.B.
Holbæk . Ahlgade 17 . Tlf. 869

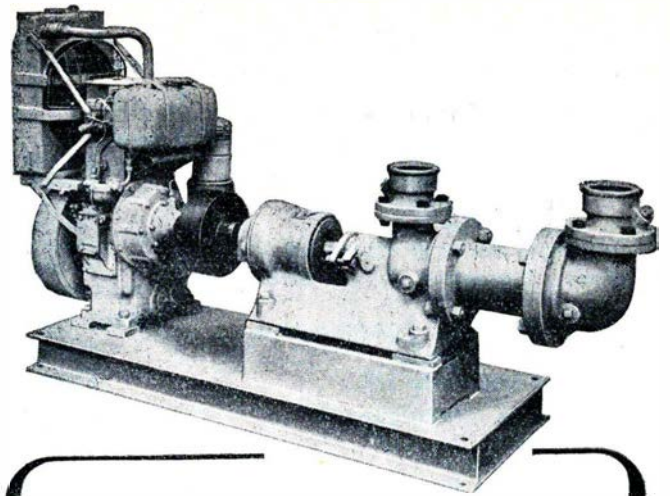
Blikkenslagernes A/S

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



NØD- BRANDPUMPE

MCNO pumpen finder stor anvendelse som nødbrandpumpe i fabriksanlæg, lagerbygninger etc. Kan leveres som stationær pumpe eller som transportabelt anlæg.

MONO pumpen kan også leveres for anvendelse som skumsprøjte (ved 5 atm tryk).

MONO pumpen er selvansugende på ca. 8 m lodret løftehøjde,

MONO pumpen opfylder også de af den internationale sikkerhedskonvention stillede krav til nødbrandpumper for skibe.

Forlang specialprospekter tilsendt.

MONO

pumpen

FORHANDLES I DANMARK AF

VIGGO PETERSEN

MASKIN- OG INGENIØRFORRETNING

Telf. C. 3664 - C. 13964

CHR. D. 9'S GADE 5 . KØBENHAVN K.

Odense

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

» GOURMET «

v/ E. Andersen

Alt i 1. Kl. hjemmelavede Viktualier
Kød . Flæsk . Røgvarer
Leverandør til Jernbanepersonalet
Odense . Læssøgade 15 . Tlf. 3430

P. M. PEDERSEN

Slagtermester

Kun 1. Kl. Kød . Flæsk . Paalæg
Odense . Nyborgvej 96 . Tlf. 3732

Georg Karnø *Landsretssagfører*

Odense . Vestergade 42
(hj. af Llkregade) Tlf. 7636-6836

Odense

C. H. RAVN SØRENSEN

Speciallæge i Ølensygdomme

Konsultation: Svaneapoteket
Vestergade 23, Odense, kl. 12.30-14
Lørdag kl. 12-13 samt efter aftale

Tlf. 15915 . Privat 5315

Hans Jørgensen & Søn

Entreprenørfirma

Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense . Pjentedamsvej 49 . Tlf. 683

A. V. Löwenstein

Malermester

Odense - Østerbro 112 - Tlf. 11691

Henry Olsen

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense . Carl Bernhardsvej 40. Tlf. 9158

Sjælland

Chr. V. Jørgensen

Murermester & Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Ugerløse . Tlf. Ugerløse 150

A/S Sydsjællands Jernforretning

telf. — Næstved — 3300

Sjælland

N. P. Rolsted's Sønner

Cykler & Barnevogne

Holbæk . Smedelundsgade 22
Tlf. 185

A. Chr. Pedersen

Tømremester

Udf. Arbejder for Odsherreds Jb.

Holbæk . Stenhusvej 7 . Tlf. 344

Chr. Petersen

Blikkenslagermester

Sanitet, Blikkenslagerarb., Centralvarme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Hvalsø . Jernbanevej 8 . Tlf. 53

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

Jørgen Christensen

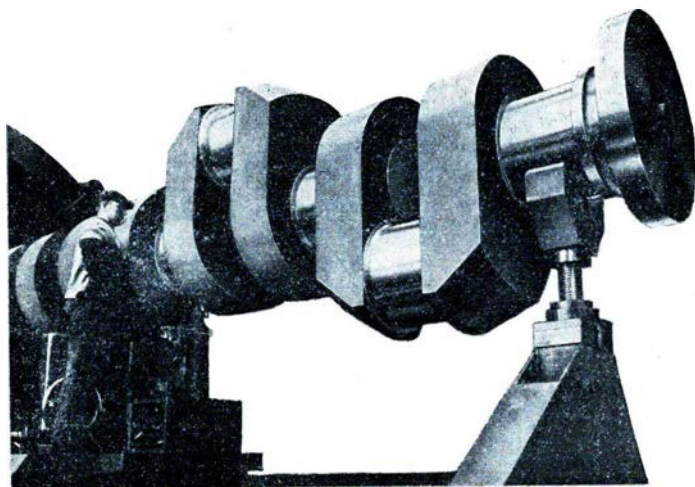
Aut. El-Installatør

Alt elektrisk Arbejde udføres.

Tilbud og Overslag gives uden

Forbindende.

Slagelse . Løvegade 30 . Tlf. 997



Repræsentant:

OLUF RØNBERG TEKN. AFDELING A/S

Vester Farimagsgade 1 . København V . Tlf. Min. 2062

GHH

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE WERK STERKRADE • OBERHAUSEN-RHEINLD.