

Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

Besøg

FREDERIKSHAVN



Danmarks store Ud-
faldsport mod de øv-
rige nordiske Lande.



Den ideelle rundrejse



M/S »KRONPRINSESSAN INGRID«

693 pass. - 35 biler - moderne restaurant - bar

Daglig i tiden 16/3 - 31/10

REDERIAKTIEBOLAGET

GÖTEBORG - FREDERIKSHAVN - LINIEN

Aarhus

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
med

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

Chr. Søndergaard

Kolonial - Vin - Delikatesse

Aarhus . De Mezasvej 28 . Tlf. 2 2975

hvor de bedste Tilbud kommer
først.

Nicolin Hansen

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

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

Laurits Thomsen

Snedkeri og Inventarer
Udfører Arbejder for D.S.B.

Aarhus. Ny Munkegade 40B. Tlf. 26854

Haandværkerforeningens

Restaurant og Selskabslokaler
anbefales. — Kaj Hansen.

Aarhus . Klostergade - Paradisgade
Tlf. 20233-29255

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori
Leverandør tll DSB Personale

Aarhus . Chr. Købesgade 25
Tlf. 22053

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalfløjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

F. Storgaard

Aarhus . Skolebakken 7
Telf. 35722 - 35848

Plisse - Hulsøm - Stofknapper
Knaphuller - Applikation o. Kjolebroderi

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

Aarhus

**Bruun
&
Sørensen A-S**

AARHUS

O. Chr. Jørgensen

Murermester
Udfører Arbejder for Banerne

Aarhus - Jyllandsalle 108 . Tlf. 41354

M

Fabrik for Maaleinstrumenter

TERMA ½

Aarhus - Danmark

Vor Ejendomsmægler er

Mikael Sørensen

Statsexam.

Køb og Salg af Ejendomme, Villaer,
Forretninger og Grunde

Aabyhøj . Ewaldsvej 51 . Tlf. 58985

Nordisk

Papirvare Industri

Viby Jyll. - Nordbyvej 19

Tlf. Aarhus 4 1777

A. Pedersen

Malermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Viby J. Brorsonsv. 6. Tlf. Aarhus 41402

Skanderborg

A. Blom

Maskiningeniør

Landbrugsmaskiner
og Redskaber

Slotsholmen

Skanderborg . Tlf. 509

Hansens Farvehandel

Leverandør til DSB-Personale

Adelgade 99

Skanderborg . Tl.. 699

RIIS
SKANDERBORG TLF. 590

Manufaktur . Trikotage

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

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.

Tlf. 60193

Otto Knudsen

Aut. Elektro-Installatør
Udfører Arbejder for D.S.B.

Voldbækvej . Tlf. Aarhus 60 234
Brabrand

HANSE-LEGETØJ

Vær altid forsigtige
med vore Forsendelser!

Tranbjerg

Tlf. 57

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

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

Kun 5 timers overfart Hirtshals – Kristiansand



med den moderne bilfergen

m/s JYLLAND

Rejsebureauene gir alle oplysninger,
eller De kan henvende Dem til

NORGESRUTENS
HIRTSHALSKONTOR

ELBERT HANSEN
HIRTSHALS . TELEF. 82

A/S KRISTIAN SANDS DAMPSKIPSSKAP

APRIL 1954

INDHOLD:

Fagforeningerne og samfundet	Side 95
Månedens emner	« 96
Månedens aktuelle	« 97
Månedens interview	« 99
Erindres det?	« 100
Mens vi venter på tog	« 101
Fra vor telegramhal	« 102
Forslag til ny Storebæltsbro	« 104
Jernbane-rutebilerne	« 106
Afskedssamtale	« 107
Domme i jernbanesager	« 108
Måneds-magasinet	« 110
Model jernbane	« 111
Den tekniske side	« 112
Foreningsmeddelelser	« 115
Ud og ind	« 116
»Hunden på«	« 116

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

Thisted

Niels Skaarup

Blikkenslager . Aut. Vand- og
Gasmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Thisted- Østergade 11 - Tlf. 441

E. Rosenberg

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

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

CHR. CHRISTENSEN

Garmesterfor etning
Leverandør til DSB
Struer . Østergade . Tlf. 161

Banegaardskiosken Holstebro

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

Edgar Madsen

Fiskefiletfabrik og Fiskerøgeri



Hvide Sande pr. Ringkøbing
Telf. Hvide Sande 34

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

Tarm

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

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S
Leverandør til DSB

Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio
Udfører Arbejder for D.S.B.
KOLDING - Jernbanegade 21
Tlf. 3555 fl. Lin.

Møller & Sørensen

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

G.Funders Bageri

Fint velsmagende Brød
til Hverdag og Fest
Kolding - Skolegade 4 - Tlf. 1674

Sønderjylland

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilsbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Karl Fr. Schmidt

Blikkenslager og Brøndborer
Udfører Arbejder for D.S.B.
Christiansfeld - Jernbanegade 1 - Tlf. 11

Bløchers Eftf.

Læderhandel
v. Friis Knudsen & Co.
Haderslev, Storegade 6, Tlf. 2009

Ger Deres indkøb hos vore annoncører

Brønderslev

Brønderslev Mineralvands- fabrik

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

Willy Heyn Jensen

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

Henning Buus

Vand - Gas - Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Værksted: Christiansgade 56
Aalborg . Tlf. 9666

P. JØRGENSEN

Maskinfabrik
Beholdere - Jernkonstruktioner
Smedearbejde - Specialmaskiner
Skalborg . Telf. 61 - 115

Palsrefabrikken »GØL«

Jørgen B. Jensen
Skalborg Tlf. 162



Th. Kjær

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

Aa. Broni Christensen

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

E. Kaae & Søn

Malermestre

Udfører Arbejder for DSB

Hørning

Tlf. 65

Fagforeningerne og samfundet

Fagforeningernes virkelige rolle i nutiden

Medens fagforeningerne ved deres opståen var arbejdernes rene selvforsvar mod skånselsløs udbytning, er forholdet i vore dages højtudviklede samfund et ganske andet. Det er en historisk kendsgerning, der atter og atter gentager sig, at både organisationer og institutioner i tidernes løb skifter formål og struktur. Der sker en formålsforskydning, — ikke altid til det bedre. Det grelleste eksempel herpå har vi i de såkaldte »fagforeninger« i Sovjetrusland, der fra at være arbejdernes værnere, er blevet den russiske overklasses indpiskerorganer. Men også udenfor jerntæppet har fagforeningerne skiftet karakter.

Ingen af lovgivningens store opgaver af økonomisk og social art kan i vore dage løses uden fagbevægelsens medvirken, ikke alene fordi fagbevægelsen repræsenterer en stærk magt, men fordi den er et vigtigt og væsentligt led, en organisk del af det moderne samfund.

Det vil træde endnu stærkere frem i de kommende år. De arbejdsgivere, der knapt nok vil anerkende fagforeningerne som ligeberettigede partnere, har endnu meget tilbage at lære. Mange af disse, især opkomlingerne, betragter stadig fagforeningerne som ubekvemme repræsentanter for uberettigede arbejderkrav. De har ikke forstået, at et samfund, der som vort er baseret på industriarbejdet, ikke kan overvinde den sociale spænding, hvis ikke arbejderne gennem deres

organisationer bliver medansvarlige for samfundet og hele produktionens udvikling.

Vi synes selv, at vi er midt inde i en eventyrlig teknisk udvikling, som netop atomfysikens fremskridt giver os en anelse om, at vi sandsynligvis først befinder os på tærskelen af en ny teknisk tidsalder, og at denne vil stille endnu større krav til organiseringen af det menneskelige arbejde.

Allerede nu findes der mange industri-virksomheder, stålværker o. lign., der har både 20.000—30.000 og 40.000 arbejdere, især i Mellemeuropa (Ruhrdistriktet og Siemensværkerne) og i USA: bilfabrikerne, radiofabrikerne og de andre kæmpemæssige virksomheder. Den tid er forlængst forbi, da disse ejedes af enkeltpersoner. En af de sidste af denne art var Krupp i Tyskland. Selv Henry Ford i USA spillede ikke så stor en eneherker-rolle som Krupp. Og den allerstørste virksomhed i Tyskland (I.G.-Farben), der kontrollerede over hundredtusinde arbejdere i snese af forskellige bedrifter, var i hænderne på en række selskaber

og lededes af et utal af direktører og økonomichefer. Mange af disse store selskaber, især i USA, offentliggør deres regnskaber og anser altså dette for en klog politik. Det kunne være ønskeligt, om denne skik bredte sig noget mere til Europa, hvor regnskaberne endnu i de fleste tilfælde betragtes som en art »fabrikshemmeligheder«, og hvor der måske også er noget at skjule. Men man må dog ikke derfor tro, at det er tilstrækkeligt at lære selskabernes regnskaber at kende. Altfor mange firmaer deklarerer stadig ublufærdigt udbytter på 10, 15 og 20 pct. til aktionærerne, og det falder dem ikke ind, at de burde betale højere lønninger til arbejderne.

Dette fører os imidlertid ind på et andet vigtigt spørgsmål, nemlig om arbejderne får deres andel af den gennem de tekniske fremskridt skabte større samfundsvelstand. Spørgsmålet lader sig ikke besvare med et klart ja eller nej. Dertil er der altfor mange faktorer at tage i betragtning. Det er jo ikke nok at betragte reallønnen alene. Alle de sociale goder må på den ene side medregnes, og de vældige skatter må på den anden side »trækkes fra«. De ældre iblandt os, der i århundredets begyndelse oplevede de stadige tekniske fremskridt, der billiggjorde en mængde varer, vil være tilbøjelige til at føle sig uhyre skuffede over udviklingens forløb. De økonomiske vilkår, vi nu oplever, svarer ikke til de forestillinger og drømme, vi dengang nåede, el-

De kører bedst med

VOLVO

Frederiksbjerg Autohandel

Autoriseret Forhandler

Aarhus . Jægergaardsgade 101

Tlf. 33911 (overf. Slagtehuset)

ler til det ønskeland, man fra visse sider foregøglede os som et resultat af »udviklingen«. Ganske vist har to verdenskrige udmarvet samfundene, men krigene har dog samtidig givet den tekniske udvikling vældige skub fremad. Ganske vist er befolkningen flerdoblet i en række lande, men produktiviteten er samtidig steget mangefold på de fleste områder. Hvor findes da de sprækker, hvoraf den forøgede velstand siver ud? Een af disse sprækker kender vi alle: militærudgifterne. Men den forklarer ikke alt. Den højere levestandard og hygiejne får vi heller ikke gratis. Den kortere arbejdstid er også et gode, der må betales. Vort behov er desuden

meget større end tidligere. En af de ting, der skiller mennesket fra dyret, er netop, at menneskets behov er ubegrænset, medens dyrets behov er begrænset. Vore krav til livet er steget umådeligt og uden vor vilje. Vi kan ikke i vore dage leje en lejlighed uden elektrisk lys, WC. osv. Men disse goder var ukendte ved århundredskiftet. Vi har næsten alle radio, og mange har telefon. Vore klæder er bedre. Vi behøver ikke at føre tankegangen videre. Enhver kan selv fuldstændiggøre listen. Og vi må sige, at fremskridtet og den større samfundsvelstand er en broget mosaik, der ikke kan adskilles uden at gå i stykker for os.

Det var maskinerne, der i sin tid gjorde arbejderen til proletar, men det var også maskinerne og tekniken, der skabte den forøgede velstand. Og det var proletartilværelsen, der fik arbejderne til at slutte sig sammen i de stolte organisationer, som sikrede arbejderklassen sin andel af velstanden: i de faglige, politiske og kooperative organisationer. Hånd i hånd med den økonomiske fremmarch gik den politiske anerkendelse, demokratiets gennembrud, den større medbestemmelsesret på en række områder. Endnu er der meget at kæmpe for, men kun ved at betragte fortiden kan man drage linierne op og erkende fremtidens mål! **CLS.**

Månedens emner...

Periodiske eftersyn.

For at sikre at hele det vidtforegrene mekaniske anlæg, der udgør jernbanerne, til enhver tid kan virke, som det skal, er det nødvendigt at de enkelte dele jævnligt undersøges og kontrolleres evt. smøres og repareres. Selv den mest fuldkomne mekanik kan ikke virke tilfredsstillende til evige tider. Derfor har man fastsat de såkaldte periodiske eftersyn. Det er eftersyn, der foretages efter en fastlagt plan for hver enkelt dels vedkommende, alt efter den betydning man tillægger den bestemte del, efter den holdbarhed, man regner med, og efter det arbejde, den enkelte del præsterer. Noget skal efterses dagligt, mens andet kan nøjes med eftersyn ugentligt, månedligt, årligt eller efter udførelse af et bestemt mål af arbejde.

Så vidt er den sag i orden. Men den vigtigste betingelse med hensyn til disse eftersyn er, at de i virkeligheden bliver foretaget, og at de bliver foretaget med den omhu og den grundighed, der er nød-

vendig, samt at de, der foretager eftersynene, ikke glemmer noget eller springer over noget. Man må jo regne med mennesker som mennesker er, og der er flere måder, hvorpå man kan opnå rutine i eftersynsarbejde.

Lad os se på et par konstruerede eksempler.

En mand har fået til opgave at efterse et bestemt banestykke hver dag. Han går eller cykler over strækningen og vender sin opmærksomhed væsentligst mod skruer, laske og bolte. Hvis der skulle mangle en svulle eller et stykke skinne e. l., vil han ikke kunne undgå at bemærke det. Derfor prøver han at koncentrere sig om de mindre iøjnefaldende ting og begynder omhyggeligt: »Det der er godt nok. Det er det der også. Det der er, som det skal være. Det er det der også«. Sådan bliver han ved en tid, men når han har set 1000 eller 10.000 skruer efter, kan han ikke mere koncentrere sig om hver enkelt del. Han kan simpelthen ikke. Men må til en vis grad forlade sig på, at hvis der

er noget galt, vil han uvilkårligt få øje på det, hvilket han temmelig sikkert også gør. Når han så har foretaget samme eftersyn en længere række dage, vil han i de fleste tilfælde på forhånd opgive at se specielt på de enkelte dele og regne med, at det eventuelle unormale nok falder i øjnene. Sådan går det, hvis mandens indstilling til eftersynsarbejde er omkring normalen.

Er han derimod en særlig samvittighedsfuld og nøjeregnende type, vil det gå ham på nerverne. Han vil prøve at tvinge sig selv til en koncentration, som ligger over hans evner. Gang på gang vil han vende sig om og se igen, gå lidt tilbage og se efter en gang til, og hele tiden være usikker på sin iagttagelsessevne. Bagefter vil han gå og forestille sig, hvilke forfærdeligt der kan ske som følge af, at han ikke har udført sit arbejde godt nok. Manden bliver ødelagt, og han vil, ved at påtvinge sig en umulig opmærksomhed, miste evnen til umiddelbart at opdage alt normalt.

Hvis manden er en mindre samvittighedsfuld type, en af dem, der anser det for hovedsagen at komme så let som muligt om ved alt, den slags findes jo også,

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



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

Jeston
Kebmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726

vil han hurtigt lære at sige til sig selv: »Det fejlede jo ikke noget i går, hvorfor skulle der så være noget i vejen i dag? og er der endelig noget, bliver det så-mænd nok opdaget, inden der sker noget, her kommer jo så mange«. Han vil hengive sig til behagelige tanker, og når han er færdig, vil han være tilfreds med sig selv og sit arbejde.

En anden mand får til opgave at efterse nogle vanskeligt tilgængelige elektriske apparater eller maskindele, et smudsigt og ubehageligt arbejde. Når han har foretaget eftersynet 20, 40 eller 100 gange, og der ikke har været noget i vejen, begynder han, hvis han ikke er af særlig solid type, at springe over en gang: »Der har jo ikke været noget i vejen alle de andre gange, hvorfor skulle der så lige være det i dag?« Den ene gang bliver efterhånden til flere og flere, det er det naturlige, ligesom når en begynder at tage af kassen: Rækker man først en lillefinger . . . Og en skønne dag er der et eller andet, der ikke fungerer. Manden bliver tilkaldt, og han ordner sagen eller foranlediger den ordnet. Når det ikke sker for tit, er der måske ikke noget at sige til det. Men det går let over til, at eftersynene i virkeligheden kun bliver foretaget, når noget svigter, og det er jo netop disse tilfælde, man ville forhindre ved de periodiske eftersyn.

Man kunne også tænke sig, en mand fik den opgave at efterse signaler, smøre, udskifte lyslegemer og afpudse glassene. Arbejdet, særlig sidstnævnte del, kan vanskeligt kontrolleres, og for eller senere vil manden, hvis han ikke er af særlig samvittighedsfuld natur, begynde at glemme eller springe over her og der, hvor han skønner, det kan spares, og udviklingen vil altid fortsætte.

I alt dette er der ikke noget mærkeligt. Det mærkelige indtræder først, når et eller andet nægter at fungere efter hensigten, eller når de, der skal bruge det pågældende, klager derover, og man så slår op i forskrifterne, ser efter og sværger på, at eftersyn har fundet sted til de fastsatte tider. Og vel at bemærke: når »man« virkelig tror det.

Aros.

Månedens AKTUELLE



SAS og DSB har indledet et samarbejde, det gælder derfor nu mere end nogensinde:
Luk ikke op før toget holder

Hvervning af nye kunder og bevarelse af gamle.

Det turde vel være en selvfølge, at en foretnings personale efter evne bidrager til virksomhedens trivsel ved, ved tid og lejlighed at anbefale foretagendet til eventuelle kunder. Det er også kun rimeligt, at jernbanernes personale handler på den måde. Men reklame og propaganda gør det ikke alene i det lange løb. Ganske vist dyrkes reklamen i vor tid som aldrig tidligere, og adskillige synes at nære den anskuelse, at det at drive forretning udelukkende er et spørgsmål om reklame, og man ser undertiden en eller anden forretning for en kortere tid slå sig op alene ved reklamens hjælp. Men det går ikke i længden, hvis der ikke er realiteter bag.

De fleste af os kender vel de følelser, man nærer overfor en forretning, der ved en pågående reklame, der lover alt godt, har lokket os ind, og hvor man så bliver

dårlig behandlet, både med hensyn til betjening og ved at priser og varer slet ikke svarer til det, reklamen har givet udtryk for. Derfor bør man være noget varsom med reklame, og derfor er det i det lange løb den bedste propaganda den at give kunderne en god behandling, ikke alene ved hensynsfuld og høflig betjening, men også først og fremmest ved at sørge for, at de får det for deres penge, som enten direkte eller indirekte er lovet dem. Man skal ikke sælge et flerfarvet slips og sige, det er sol- og vaskeægte, hvis det falmer, og farverne løber ud i vask. Men man skal heller ikke lade folk tro, at når de rejser med toget 17.30, vil de være i København 23.42, og så først ladet toget ankomme 0.05. Det går nemlig heller ikke i det lange løb. Tilsvarende gælder ved transport af varer. Hver gang varerne ikke ankommer til forventet tid og i forventet tilstand, mister man kunder, og det kan selv den mest pågående og udspekulerede reklame ikke hindre.



Det er ikke alle, der ved

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

Holstebro og flere jydsk stationer billigst og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

Skønhed, som De ikke aner,

findes langs *private baner*

Derfor: hvis jernbanerne vil hverve nye kunder og beholde de gamle, er det den første betingelse, at de løfter der gives i togplaner og propaganda, bliver holdt. Det med høflig og elskværdig betjening, venlighed m. m., er selvfølgelig vigtigt, men er dog ikke af samme betydning. Smil og snak og sludder og vrøvl kan måske være godt nok på sine steder, men ikke enhver kunde sætter pris på det og navnlig ikke på samme måde, og det hjælper altsammen ikke noget, hvis kunden bliver snydt eller føler sig snydt, ved ikke at få transporteret sig selv eller sine varer i den tid eller på den måde, han havde ventet.

Den station, der hverver nye kunder, men ikke får togene og varerne afsendt rettidigt og rigtigt, skader mere end den gavner.

Aros.

Refleksion.

Der gøres for tiden forsøg med stand-signaler, som i stedet for at være forsynede med lys, er belagt med et materiale, som giver en kraftig refleks og derved gør signalerne synlige i mørke, når de rammes af lyset fra togenes forlanterner eller projektører. Altså virker på samme måde som et »katteøje«.

Ideen er simpel og genial. Og anordningen vil sikkert vise sig at virke efter hensigten. Hvis altså togene fører nogenlunde kraftige projektører, hvis lyset fra disse rammer signalerne så tidligt og på en sådan måde, at reflekset kan ses fra togene i rimelig afstand, og hvis signalerne bevarer den reflekterende evne.

De navneskilte eller mærkeplader eller hvad man nu vil kalde dem, som blev anbragt på signalmasterne for at forklare, hvad de enkelte signaler skulle kaldes, var, og er endnu, forsynede med reflekterende materiale og lyste, så man skulle tro, der var lys i dem. Men det gør de ikke mere. Om grunden dertil er, at de i tidens løb har tabt evnen til at give refleks, eller de ganske simpelt er blevet så snavsede, at lyset ikke mere kan skinne igennem skidtet, vides ikke. Men det sidste er formodentlig tilfældet, der såvel som med glassene i mange af lyssignalerne.

Skal de nye standsignaler fortsat virke tilfredsstillende, er det derfor en absolut betingelse, at de bliver holdt nogenlunde rene, og det bliver de sikkert ikke, ligeså lidt som de omtalte navneplader og glassene i signalerne. Ikke fordi det i noget tilfælde er forbundet med nogen udgift. Men det bliver ganske simpelt ikke gjort.

h.

Mere velment end vellykket.

Når man kommer til Korsør om aftenen med den færge, som overfører to lyntog og Holland-Express, hører man, idet færgen lægger til, i højtaleren en stemme (forøvrigt en ren og god stemme), der på mange forskellige sprog bekendtgør et eller andet, formentlig en vejledning for de rejsende angående togene. Dette ville antageligt være udmærket, hvis ikke lyntogenes brølende motorer, støjen fra færgen og et par hvæsende loko, der holder ved lejet, gør det komplet umuligt at høre, hvad der bliver sagt. Et enkelt eller måske et par enkelte ord kan undertiden opfanges, men nogen sammenhæng eller mening er det ikke muligt at få ud af det.

Hvis den eller de, der har bestemt, at lektien skal remses op på dette tidspunkt, havde hørt eller forstået, hvor omsonst det er, ville det sikkert ikke finde sted, med mindre det sker for at demonstrere, hvor meningsløst højtaleri kan være.

l.

Bedre samarbejde!

DSB kom jo som bekendt nu også på landevejene, men det synes ofte, som om det er to forskellige rederier, der driver haner og biler.

Da efterårsferien begyndte, kørte en stor DSB luksusbus tom fra en midtjysk købstad — via Storebælt — til København, hvor den skulle benyttes til udflugtskørsel i efterårsferien, hvorefter den atter kørte tom tilbage.

Kørselstiderne til og fra København var omtrent som lyntoget »Uldjyden«, hvortil alle pladsbilletter de to pågældende dage var udsolgte en halv time efter, at forsallet var begyndt.

Det skulle således have været en let sag, at skaffe »fuldt hus« til rutebilen såvel på hen- som på tilbageturen, hvis dette havde været bekendtgjort for og til-ladt stationen.

Forholdet er jo desværre sådan, at mange rejsende opgiver en rejse eller søger anden befordringsmulighed, hvis de ikke kan få billet til lyntog, og derved undgå togs-kifte.

Nytårsaften blev vore rutebilture om-lagte, uden at driftslederen havde følt sig foranlediget til at underrette udgangssta-tionerne, som derfor gav forespørgere for-kert besked. Dette medførte, at det blev nødvendigt at gennemføre en aflyst tur — med over ½ times forsinkelse, da der var mødt 11 passagerer på afgangsstedet — hvor mange har så ikke ventet på lan-devejen. —

Hvorfor kan ikke alle stationer langs en rute tilbagebetale rutebilletter til rej-sende, som vil benytte tog i stedet for bil?

For nogle år siden, havde en fodbold-klub bestilt et særtog i anledning af en fodboldkamp — der var regnet med stor tilslutning — men der kom kun halvde-len af det antal rejsende, toget var forme-ret til — hvorfor? Jo, der kørte også 3 eller 4 DSB busser pr. landevej i samme anledning.

Var det mon ikke bedre, hvis rutebil-ledelsen blev underlagt distrikterne og trafiksektionerne, ikke alene af hensyn til benyttelsen af rutebiler i forsinkelsestil-fælde o. l., men også for køreplansmæs-sigt at få bedre forbindelser. Nu ser man ofte biler og tog køre omtrent samtidig over de samme strækninger.

Publikum kan ikke rigtigt forstå, at sta-tionerne ikke altid kan give fyldestgøren-de svar på spørgsmål angående DSB-rute-bilerne, da det jo også er statsbanernes, som de siger!



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis
 Amk. Gummivare Industri
 Vestergade 3, København K
 Tlf. Byen 4195

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. Frøderiksen

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 —



Hvordan med samarbejdsudvalgene?

Man hører så mange gange et udvalg blive omtalt, nemlig: samarbejdsudvalget.

For at få dette undersøgt og få noget at vide om hvad dette udvalg foretager sig, har jeg henvendt mig til afdelingsformand Meldgaard Kristensen. Jeg blev vel modtaget på afdelingens kontor, og skønt Meldgaard Kristensen sad med masser af arbejde, ofrede han mig gerne tid til at fortælle mig om dette udvalg.

— *Hvad er samarbejdsudvalget, og hvad foretager dette sig?*

— Det var et stort spørgsmål, du stillede mig der, men jeg skal søge at klarlægge det for dig. Først kan jeg fortælle dig, at ved en overenskomst mellem generaldirektoratet og personalet blev dette udvalg oprettet i oktober 1949. Det består af et hovedudvalg, hvor generaldirektøren er formand og E. Rasmussen fra Dansk Jernbane Forbund er sekretær, — og så er der 2 distriktsudvalg — et for 1. distrikt, hvoraf jeg er medlem og et for 2. distrikt, hvor togf. N. J. Olsen, Fredericia, er medlem. Inden for disse 3 udvalg afholdes der fællesmøder, og det første fællesmøde afholdtes den 11. januar 1950. Udvalget her i distriktet har indtil dato afholdt 13 møder.

— *Er der så kun et sådant udvalg her i København og et i 2. distrikt?*

— Næh, der er mange, og der kan oprettes lokale udvalg i alle byer, hvor der er mindst 25 ansatte beskæftiget til stadighed.

— *Er ekstraarbejdere så iberegnet disse 25?*

— Nej, der skal være mindst 10 %, der til stadighed er heldagsbeskæftiget, så kan disse få et medlem ind i udvalget.

— *Det var de forskellige udvalg, men hvad foretager disse sig?*



Meldgaard Kristensen

— Ja, se meningen var jo at skabe arbejdslyst og arbejdsglæde. Når f. eks. en ekstraarbejder er klar over, at han en skønne dag kan risikere at blive afskediget, så er det meningen, at udvalget skal søge at finde ud af, om denne mand evt. kan flyttes et andet sted hen, så man på denne måde kan berolige ham. eller f. eks. en fastansat ved en evt. tvangsforflyttelse kan hjælpes af udvalget, enten på den ene eller den anden måde. Udvalget er et organ for samarbejde, rådgivning og oplysning.

Men iøvrigt har udvalget jo mange andre opgaver, f. eks. skal udvalget behandle spørgsmål vedrørende rationel drift, herunder spørgsmål om tekniske hjælpemidler, tilrettelægning af arbejdet, materialebesparelser og lignende.

— *Det vil altså sige, at medlemmerne kan beklage sig til disse udvalg, såfremt man har noget at klage over?*

— Ja, det kan de, men selvfølgelig gennem deres tillidsmand, ellers ville vi jo få alt for mange skrivelser, når der var en eller anden ting, et enkelt medlem var utilfreds med. Hvis der bliver tale om f. eks. indskrænkninger el. lign., skal udvalget i så god tid som muligt behandle sådanne spørgsmål med det formål for øje at gøre overgangen så lempelig som mulig for dem, som det vil berøre.

Men jeg må dog bemærke, at samarbejdsudvalget befatter sig ikke med spørgsmål, for hvilke de anerkendte tjenstemandsorganisationer i henhold til tjenstemandslovens regler har forhandlingsret og heller ikke om enkeltmands ansættelse eller afskedigelse. Udvalget kan heller ikke befatte sig med spørgsmål, der vedrører oprettelse, forlængelse, fortolking eller tilpasning af kollektive lønoverenskomster, eller sådanne spørgsmål vedrørende arbejdsvilkårenes regulering, der normalt behandles ad fagretslig vej.

— *Såfremt der nu ikke kan opnås enighed i udvalget, hvad så?*

— Ja, så overgives sagen til et centraludvalg, der er nedsat af finansministeren, og dette består af fire af finansministeren valgte repræsentanter for styrelsen og fire repræsentanter for personalet. Ved behandling af specielle spørgsmål i et samarbejdsudvalg, herunder hovedudvalg, men ikke distrikts- eller lokale udvalg, kan der tilkaldes en indenfor institutionen ansat person med speciel sagkundskab i det pågældende emne. Der kan evt. nedsættes et underudvalg til behandling af bestemte opgaver.

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



— Og hvad er så dit syn på samarbejdsudvalget?

— Absolut godt. Jeg lægger ikke skjul på bestemmelseens mening, at disse må overholdes, nu må administrationen komme til os og drøfte spørgsmålene. Det er jo et utroligt stort fremskridt, når man tænker tilbage i tiden. Men vi må jo også huske på, at samarbejdsudvalget er nyt endnu, og jeg kan næsten sammenligne det med en ung plante, der lige er plantet, den skal passes og plejes, for at den med tiden kan blive stor og kraftig, og så høste gode frugter, for man kan jo ikke plante i dag og høste i morgen. Det skal have tid til at udvikle sig, og af erfaring bliver man klogere.

— Skal så hovedudvalget og de to distriktsudvalg udarbejde alt vedrørende samarbejdsudvalget?

— Som jeg sagde før, kan der oprettes udvalg i andre byer. Men så er det sådan, at der f. eks. indenfor en station kan være flere forskellige adskilte, lokale tjenestesteder, f. eks. et for banetjenestens, et for stationstjenestens og et for maskintjenestens personale, og hvor hvert af disse lokale tjenestesteder har sine egne, fra de øvrige på stedet beskæftigede tjenestemænd og tjenestesteder, adskilte og afvigende tjenstlige interesser. I sådanne tilfælde må det anses for rimeligt, at der gives adgang til at oprette lokale udvalg for hvert enkelt sådant specielt område.

Men hovedregelen bør dog være, at der kun oprettes eet lokalt udvalg for hver station eller tjenestested. Det, at der på hvert af flere lokale tjenestesteder findes mere end 25 beskæftigede, bør ikke være afgørende for om der skal oprettes flere lokale udvalg, idet det må være tilstedeværelsen af forskellige tjenestesteder med særskilte interesseområder, der bliver afgørende for, om der på en station el. l. skal oprettes flere lokale udvalg.

— Og hvordan er så sammensætningen af udvalget, jeg mener, hvem er de forskellige repræsentanter i disse udvalg?

— Princippet i samarbejdsudvalgenes sammensætning er det, at styrelse og personale skal være repræsenteret ved samme antal repræsentanter. Personalets repræsentation bør være fordelt således, at såvel tjenestemandsansatte som ikke-tje-

nestemandsansatte bliver repræsenteret gennem de respektive organisationer.

— Hvem er så disse repræsentanter?

— Jeg har nævnt, at sekretær E. Rasmussen, togfører N. S. Olsen og jeg er repræsenteret. Der er ellers enighed om, at samarbejdsudvalgets medlemmer — såvel for personale-repræsentanterne som for ledelsens repræsentanters vedkommende, bør udvælges således, at udvalgene får en så alsidig faglig sammensætning som muligt, ligesom udvalgenes medlemmer bør udpeges mellem de sagligt velkvalificerede blandt personalet, der er i besiddelse af en vis erfaring indenfor det område, for hvilket udvalget er nedsat.

Man har ment, at lokaludvalgene bør begrænses til 3 repræsentanter fra hver side, af personalets repræsentanter bør mindst 2 være tjenestemænd, idet det ikke tjenestemandsansatte personale kun repræsenteres, som jeg sagde før, når deres antal udgør mindst 20% af det samlede personale.

— Beskæftiger samarbejdsudvalget sig også med rationalisering?

— Jeg tror, at jeg tidligere i vor samtale har omtalt, at udvalget behandler spørgsmålet om rationel drift, men jeg har vist ikke fået sagt, at såfremt der ikke kan opnås enighed indenfor udvalget, kan der, når en af parterne fremsætter forslag derom, tiltrædes af en opmand, denne udpeges af de ordinære medlemmer. Kan der ikke opnås enighed eller flertal om denne opmand, så udpeges han af formanden for den faste voldgiftsret.

— Har du ellers mere at fortælle?

— Jeg tror nok, jeg i store træk har fortalt dig, hvordan det er opbygget og hvad meningen er med samarbejdsudvalget. Til slut kan jeg sige, at for at opnå og bevare gode og rolige forhold inden for den enkelte institution, skal udvalget tilstræbe, at uoverensstemmelser så vidt muligt løses gennem forhandlinger i udvalget.

— — —

Jeg takker Meldgard Kristensen for hans udtalelser, og fordi han har ofret sin tid på mig, og jeg lader hermed disse oplysninger gå videre til »Jernbane-Bladet«s mange læsere.

Harald.

Erindres det...

For 50 år siden, april 1904:

Jernbaneeksamen afsluttedes den 23. ds. med det overordentlige gode udfald, at 65 eksaminander bestod, deraf 12 med udmærkelse; 10 rejiceredes. Der var ialt indkaldt 75 eksaminander. Gennemsnitskarakteren var ca. 67 points mod tidligere ca. 62 points. Dette gode resultat må sikkert for en stor del tilskrives den nye jernbaneskole.

Den 1. april kunne driftsbestyrer, justitsråd Floor fejre 25 års jubilæum som ansat i nævnte stilling ved østjællandske jernbaner.

Dagen forløb i stilhed, da justitsrådets helbred stadig er mindre godt.

For 25 år siden, april 1929:

Horsens nye station tages i brug den 15. ds. Samtidig etableres dobbeltsporet den jyske hovedbane over strækningen Hatting—Tvingstrup, hvorefter hele strækningen Lunderskov—Fredericia—Århus af den jyske hovedbane er dobbeltsporet.

Ingeniørfirmaet Monberg & Thorsen, der skal opføre Lillebæltsbroen, går nu i den nærmeste fremtid i gang med arbejdet med broens opførelse, idet de tager fat på langfagene og funderingen af landpillerne. Den 33 meter høje rampe, der på fynsiden skal føre op til broen, står nu færdig. I øjeblikket indrettes arbejdsplads i Middelfart og Snoghøj, hvor der tillige opføres en kontorbygning og tegnestue. Foreløbig skal ved de forberedende arbejder beskæftiges ca. 14 ingeniører og 500 mand. Entreprenørerne erklærer, at vinteren ikke har sinket arbejdet. Materialerne er kommet rettidigt frem, og jorden er nu tjenlig til at grave i.

Statsbanerne er nu begyndt igen med de særlige udflugtstog. Det første i den nye sæson løb i lordags Fyn—København, og det næste løber i dagene 13.—15. ds. med rejsende fra nordøst-Jylland til København. Hjemrejse via Korsør og Hjemrejse via Kalundborg.



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



Strategi.

Karoline havde i flere dage gået og været, sur er et temmelig stærkt udtryk, betegnelsen let bitter er vist mere træffende, ja, jeg kunne måske nøjes med at kalde det indadvendt. Så er det vist ikke nødvendigt at forklare tilstanden nærmere. Jeg har selvfølgelig gentagne gange, ved lejlighed, forhørt mig om hendes helbreds-tilstand, om noget var gået hende imod, eller om hun på anden måde havde haft sorger eller bekymringer. Hver gang har jeg fået et benægtende svar, så jeg har ikke haft andet at gøre, end at lade sagen udvikle sig.

Så endelig i dag til morgen bristede boblen. Vi havde fået kaffen på sengen, og jeg havde lagt mig tilrette for at knibe endnu en halv timestid. Jeg var kommet sent hjem i aftes, så jeg mente nok, jeg kunne tilkomme det. Ja, det var mig egentlig imod at blive vækket, da Karoline kom med kaffen, men den slags er der nu engang ikke noget at gøre ved, og bevidstheden om, at jeg jo kunne sove videre bagefter, lettede foretagendet.

»Du«.

»Ja«.

»Sover du?«

»Ne—j«.

»Må jeg komme lidt over til dig?« Hendes stemme var som dypet i sirup.

»Du er altid velkommen. Selvfølgelig. Det ved du da«. Man har vel levemåde? Måske var min stemme ikke helt svarende til Karolines, men dette overhørte hun elskværdigt. Hun har en mærkelig evne til at overhøre visse ting ved visse lejligheder, mens hun ved andre lejligheder er yderst lydhør overfor selv de svageste

nuancer i ord og tonefald. Jeg hummede mig lidt, og hun kravlede over til mig.

»Du«.

»Ja«.

»Vi får jo mere i løn nu fra den første«.

»Det gør vi. Men det er jo ikke noget, der revolutionerer vor tilværelse eller ændrer vor økonomi«.

»Nej, men det hjælper da altid. Og når vi hidtil har kunnet klare os med det, vi har fået, må vi da kunne få lidt tilovers, som vi får mere«.

»Mon? Du kan jo prøve. Det er der så mange andre, der har gjort«.

»Nu i formiddag går vi ud og køber et sær nyt tøj til dig. Du har trængt til det længe. Nu skal det være alvor, og nu kan vi få råd til det«.

»Å—e, det haster da ikke så galt. Jeg kan klare mig længe endnu med det, jeg har«. Selvfølgelig trænger jeg rasende hårdt til nyt tøj, men jeg kunne bare ikke forstå, at der nu pludselig kunne blive til det.

»Nej, du kan ikke. Jeg vil ikke have, du går og ser farlig ud i tøjet. Nu skal det være alvor og det i dag. Tror du ikke, det kan klares med 300?«

»Det bliver vel der omkring ved«.

— — »Jeg ville så gerne have en af de moderne vendefrakker. Jeg har snart ikke noget overtøj, jeg kan tage på, nu det bliver sommer«.

»Så køb dig sådan en. De er ikke så dyre. Jeg kan jo vente med at få nyt tøj til i næste måned«.

»Den koster kun 130. Der kan såmænd godt blive til begge dele«.

»Det var flot«.

— — »Men ved du, hvad jeg så har gjort?«

»Nej«.

»Nu må du ikke blive vred. — Men der er jo det, man kan jo ikke rende i sådan en vendefrakke til enhver tid«.

»Ne, det kan man vel ikke«.

»Så er der det, at det altid har været mit højeste ønske at få en rigtig pæn spadsere dragt, og nu har jeg bestilt en hos en skrædder, så bliver den, som den skal være, og så kan jeg have den pæn i mange år. Det bliver nemlig af virkeligt godt stof. Vil du se, hvordan den bliver? Jeg har en prøve af stoffet her. Nu skal du se«. Hun sprang op og fandt et eller andet sted en klud, som hun visser mig, idet hun sætter sig, halvt lægge sig på min seng, mens hun forklarer mig alle fordelene ved at købe skræddersyet dragt og samtidig »tilfældigt« med den ene hånd stryger mig gennem håret.

»Hvormeget koster dragten?«

»Ja, den er jo dyr. Men det betaler sig, og jeg skal ikke have den før til den første. — 440, —«

»Tror du så ikke hellere vi skal vente med tøj til mig til i næste måned?«

»Ne—ej, det skal vi ikke«.

»Mon ikke det alligevel bliver det bedste?«

»Hvis du synes det. Du skal jo da heller ingen steder i den tid. Vil du sove mere?« spørger hun, idet hun bøjer sig ned over mig, ser mig stærkt og glad ind i øjnene og siger: »Tak fordi du er så god«.

Farvel min nye habit.

lady.



Jensen & Olsen
HOLBÆK . Tlf. 365
— alt elektrisk

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

RØNNE

**HERRE- OG
DAMEKONFEKTION**

NØRREBROGADE 40 — NORA 1415 — NORA 2802

Vi åbner Dem gerne en konto



Obs. Obs.

Denne specielle nyheds-service er udelukkende anlagt og etableret for de stærke og robuste naturer, der kan stå for uvarslede chock — — — alle andre tilrådes det at fornægte sig dette farlige stof.

Red.

Inspireret af pålidelige kilder, der står de ledende kredse nær, har vor special-medarbejder sendt os følgende interessante information:

Togpersonalets REHA-billettering.

Som det er offentligheden bekendt, indførte vore baner for nylig den revolutionerende praksis, at de afbenyttede billetter ikke mere skulle fratages de rejsende.

Denne ændrede fremgangsmåde, hvis indre mening ingen dødelig kunne finde frem til, var imidlertid kun en lille forløber til den helt store reform af hele billetteringssystemet.

Når en gennemgribende forandring imidlertid har ladet vente på sig, skyldes dette efter sikkert forlydende, at ledelsen har haft vanskeligheder i valget mellem de to systemer, man var standset ved, nemlig »Rheso« fra Mexico og »Reha« fra de Canariske Øer.

Begge har hver for sig store fordele, men en omplantning til de hjemlige forhold har åbenbart visse uheldige forhold, så man har besluttet en endnu grundigere afprøvning.

Det førstnævnte system har tidligere været indgående omtalt i pressen herhjemme, så vi skal ikke gå i enkeltheder, men kun trække konturerne op.

Navnet — »Rheso« — kunne føre tanken hen på blodtypebestemmelse, men herom er der aldeles ikke tale, rent bortset

fra at en sjuksket billettering ofte kunne danne visse grundlag for en sådan. Ordet er udledet af det mexicanske »Rhesolut« (besluttet), hvilket i sig selv er en ramnende betegnelse.

Systemet fordrer, at togpersonalet forsynes med skarpladte pistoler, og tjenesten afvikles ved, at togpersonalet i stedet for det i dets hjemland så særdeles forslidte og derfor kedsommelige »Op med hænderne!« råber et muntert »Op med billetterne!«, og med to velrettede skud vil enhver nogenlunde indøvet togbetjent kunne gennemhulle samtlige 8 billetter i kuppéen — nemt og bekvemt.

På enkeltsporede strækninger er forsøgene da også faldet særdeles heldigt ud, men anderledes på vore hjemlige dobbeltspor, hvor togene kører i modsat retning, idet der her har vist sig den gene, at under togpassering kunne den billetterende i det ene tog risikere at komme til at »klippe« billetter m. m. i det mødende tog, hvorved enhver ordentlig kontrol faktisk er bleven illusorisk. Dette forhold har bevirket, at systemet har tabt noget terræn til fordel for konkurrenten — »Reha«.

Dette er opkaldt efter sin opfinder — canarien rentier Hansen — og går en noget anden vej, idet man der vil lægge vægt på at betragte de rejsende som kærkomne gæster, der skal befinde sig vel.

Man vil således helt bort fra det såre velkendte, men inderligt chikanøse: »Til-a-der de rejsende jeg ser billetterne!«

Nej, togføreren skal være en art receptionschef, der sørger for at få placeret gæsterne, og når disse da er faldet til ro og har vænnet sig til omgivelserne og forsonet sig med deres medrejsende, vil togchefen begive sig gennem vognene og der

præsentere sig for hver enkelt gæst, der til gengæld vil overrække sine akkreditiver i form af billetter, kort eller andet.

Dette system vil sikkert i nogen grad ændre publikums syn på togpersonalet, for hvem forandringen nemlig vil være en kærkommen anledning til at få anvendt den takt, det er besjælet af, men som de tidligere forhold ikke tillod at komme til udfoldelse i større udstrækning.

Dertil forlanger systemet, at man på stationerne helt må bort fra de nuværende »billetsalg« med »huller« og »luger« og lignende himmelråbende service-fremmede foreteelser, og i stedet må man bede om modtagelsessaloner med en komfortabel informationsloge, hvor kunderne kan hjælpes til rette med deres rejseproblemer, få anbefalet de i det foreliggende tilfælde gunstigste billetfarver samt blive hjulpet af med de fornødne beløb ved en så ringe ulejlighed for gæsterne som vel muligt.

Også dette system synes at indebære betragtelige fordele, men dog særlig for den ikke helt lokale trafik, og det er faktisk meget spændende, hvilken beslutning banerne vil tage.

—Jørgen.

Guldfeber.

Vor rejsende medarbejder telegraferer:

Ohio-ho Onsdag

Det ansete amerikanske fagblad »Worlds Veritas« — verdensindikator for interessante tal — meddeler i sit lige udkomne nummer, at der i den by »Arhus, Denmark« i fastelavnen blev afsløret et maleri, hvortil der var medgået 1500 gr. guldbronz.

Hvad er dog det for et Maleri?

Red.

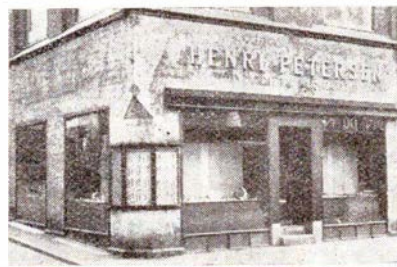
Meget nær de 100 procents beskæftigelse!

I levende forståelse af beskæftigelsesproblemet og i nøje samklang med ledelsens krav om personalets fuldstændige udnyttelse har stationsforstander Parlant, Helledusse station, fået udvirket, at enhver af personalet nu forsynes med 2 telefoner — ja, enkelte endog med både 3 og 4 — og således, at hele besætningen til enhver tid uhindret kan samtale og derved være kollektivt a jour og — meget vigtigt — stadig beskæftiget.

Protese uden Gane faar De hos

Tandtekniker
Bent LORENZEN
KONGEVEJ 89 VIBY J.

Telefon Aarhus 4 0646



Henri Petersen
GULDSMED



Aarhus
Immervad 9
Telefon 21436

For også at modvirke den psykiske depression, som — efter videnskabens sidste kortlægninger — et flere timers fravær fra hjemmet kan afleje over sindet, til stor ugunst for samtalerne perfekte afvikling og gennemførelse, har hr. Parlant yderligere fået udvirket, at der også er installeret apparater i hjemmene, så den enkelte derved er i stand til at følge dagen derhjemme.

»Ja«, siger den energiske embedsmand til et lokalt blad, »den værste bastion var at få installationerne gennemført i de små rum, hvor folk — efter nedarvet usik — plejer at være alene. Hvorfor skulle de dog være undtagne? — Min anskuelse sejrede dog også til sidst« — —

De nye installationer blev taget i brug forleden dag og indviet ved en højtidelig opringning fra chef de Gare til hele personalet på een gang, hvorved hr. Parlant gik i spidsen og viste vejen ud i det nye.

»Han talte og talte«, skrev det lokale blad, »han talte ved redaktionens slutning, han taler sikkert endnu!«

Breve fra læserne.

Et par åbne ord til E. T.

(populær forkortelse for »eftertanke«)

Ud fra det man har forstået, har banedirektoratet, formentlig efter højere ordre — jo snuppet nedstrygeren og stukket den ud til et syvumvirat for at rationalisere en hurtig nedstrygning. Men der er allerede gået et par år uden hørlige resultater, så man havde lyst til at råbe et hvorfor?

Det var nemlig ellers en opgave, der kunne fremvise lynresultater, f. eks. bare ved, at komiteen passende straks havde ophævet sig selv og derved i første runde havde sparet 7 gange 15.000 kr. — siger 105.000 — og da hurtig hjælp jo er dobbelt hjælp, må det ialt blive: skriver 210.000 kr. — en net skilling på en uges tid, noget i retning af 12 rigtige.

Men så måtte de heller ikke modtage genvalg eller den slags petitesser, for nummeret gælder kun 1 gang, og der behøves heller ingen komité til at finde på, hvor der er for meget personality.

Undertegnede har forlænge siden indsendt et kompetent forslag til Vingehjulets redaktør og anvist en sikker facon uden nedstryger og andet værktøj, men bare med en lille billet.

Det er nemlig vægten, der vejer i mit projekt. Mandskabet tildeles efter vægt, og

hver måned indsender hver mand sin vejebillet for 10 øre pr. hoved, som betales af DSB, og rationaliseringsmaskinen er i fuldt sving.

Hvis de nemlig tager på, er der for lidt at bestille og omvendt, hvis de tager fra, så er der for meget, og der må spædes til, kort sagt udlignes på den automatiske bremse.

Hvis Vingehjulet har åbnet min konvolut, har det fået forklaret min facon med kort og skitser o.s.m.m.

med megen agtelse

Klunse Knorr

vågnopsynsfor- og rationaliseringsmand.

NB! Til slut et ord til vore lyseffekter og formænd. Hvorfor installeres der altid kun afbrydere, var tilsluttere ikke også nødvendige en gang imellem eller en kortslutter?

Brevkasse.

Sp.: Man læser så meget om, at DSB meget mere skulle udnytte den »good will«, som den endnu har. Vi har diskuteret, hvad ordet betyder. Jeg mener, det skal oversættes ved »gode William«. Er det rigtigt?

Sv.: Ja, — hvad ellers?

Tjenesteboliger.

En del af vore tjenesteboliger er efterhånden blevet hyper-moderne, idet moden med små lokaliteter efterhånden har indhentet dem. Men mon der nu ikke er en del undermalere imellem?

Således fremstillede en stationsforstander overfor Velfærdsudvalget et af sine værelser som nærmest værende et indbygget skab, hvortil han manglede hylder. Lokalet var så lille, at der næppe kunne gå et ur derinde og langt mindre et menneske.

Og en stationsmester havde et køkken, hvor pladsen var så begrænset, at han måtte lade bageren skære brødet i skiver for at få det ind.

Kaptajn Jespersen sagde:

Tag alting roligt,

gør alting smukt!

Jørgen Andresen

BRØD . KAGER

Spec.: Fødselsdagskringler
Morgenbrød bringes

Valby Langgade 142

Tlf. 1299

P. Hansen

Blikkenslagermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Fredericia . Calvinsvej 4

Tlf. 97

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

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

Holbæk

Parallelvej . Tlf. 1167

MUSIK
INSTRUMENTER
- gaa til
FAGMANDEN



Marno
Sørensen

SKOUBOGADE 5

CENTRAL 11.636

KØBENHAVN K.

De ved godt, at
Foraarsdragten
skal syes af

TWEED

men De ved maaske ikke, at De kan finde pragtfulde heluldne Tweedstoffer, 150 cm brede hos os til 55,—, 38,50, 32,50, 24,50, 19,85,

14⁸⁵

STOF
Hylden

KØBMAGERGADE 14

Banegårdens restaurant

Fredericia

er et besøg værd —

Forslag til ny Storebælts-overfart

Sensationelt tunnelforslag



Et nyt og storstilet projekt til løsning af trafikspørgsmålet over Storebælt har set dagens lys, netop som folketinget har fået forelagt lovforslag »om etablering af en ny færgefart mellem Halskov og Knudshoved«. Det nye forslag betragtes som et helt Jules Verne-projekt, men hvad gør det, for med undtagelse af måneraketen, er alle Jules Vernes idéer forlængst gjort til virkelighed.

Forslaget lyder i korthed på, at alle biler, tog, cyklister m. m. vil kunne føres over Storebælt på 12 minutter ved hjælp af el-tog, der føres gennem en rørtunnel under Storebælt.

I det efterfølgende gengiver vi i store træk ingeniør Vilhelm Marstrands artikel om forslaget i INGENIØREN.

Tunnelforslag.

Forslaget er bygget på to hovedtanker, 1) at Sjælland og Fyn forbindes med en tunnel, der som noget nyt kan betegnes som en svømmende, til bunden forankret tunnel, 2) at udnytte en sådan tunnels kapacitet mest muligt. Dette sidste sker for en jernbanetunnels vedkommende ved til enhver tid at lade togene køre med den

største hastighed, som de under hensyn til de tilsluttende banestrækningers styrke, stigningsforhold og øvrige driftsforhold er i stand til, og for en vej-tunnels ved, at man opgiver det for korte tunneler almindelige forhold, at man lader cykler og biler køre med den af hver enkelt cykel og bil ønskede hastighed, men overfører dem i dertil særligt byggede tog, der fremføres elektrisk med en gennemsnitshastighed af 120 km/timen og en tophastighed i tunnelen af 150 km/time.

Ny driftsform.

Der må på en eller anden måde sørges for, at cyklisterne transporteres mekanisk over, og den tanke ligger da nær at gøre det samme for bilernes vedkommende, således at man sikrer sig mod, at cyklister er en time eller mere om at komme fra kyst til kyst, bilisterne en halv time eller mere. Begge dele vil nemlig være ganske ødelæggende for tunnelens kapacitet, med mindre denne er indrettet på overhaling og bygget som motorvej. Kan man derimod sikre, at både cyklister og biler kommer over med en gennemsnitsfart af 120 km/time, altså på 12 minutter ialt, så vil man i

en enkeltsporet tunnel hver halve time kunne overføre 6 tog med 3 min.s mellemrum, hver medbringende ca. 25 pedsonbiler, eller et tilsvarende mindre antal varebiler, og det fornødne antal cykler, op-hængt i særlige biler, så de ikke behøver at krydse eller sinke bilernes ind- og ud-ladning. I den næste halve time føres toge-ne tilbage. Maximalkapaciteten bliver følgende $6 \times 25 = 150$ biler pr. time i hver retning, hvilket foreløbig er rigeligt. Føjes hertil endnu en tunnel, så hver tunnel får sin egen køreretning, vil kapaciteten blive næsten 3 gange så stor.

Svømmenden tunnel.

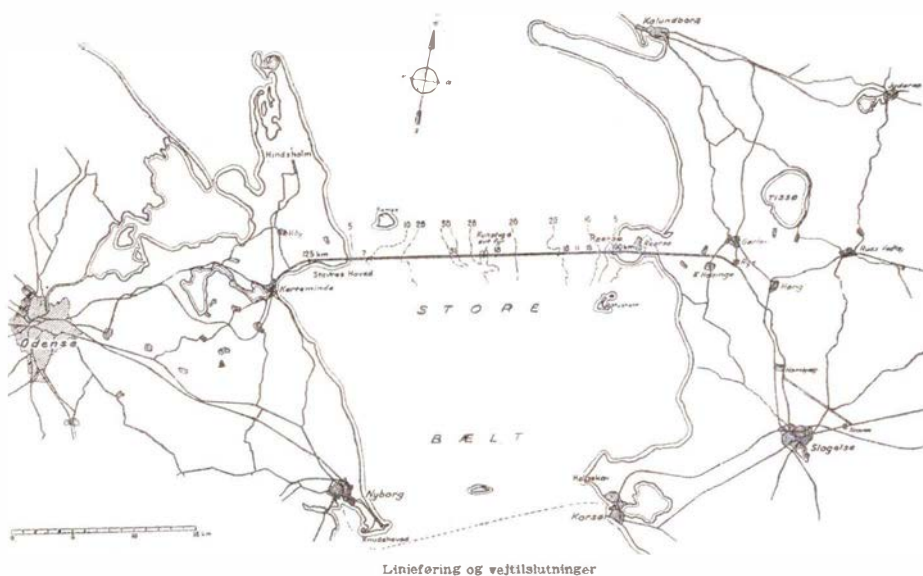
En tunnel under vand behøver ikke at være boret eller sprængt ud under havbunden. Denne behøver blot at være planeret eller uddybet, så man direkte på havbunden kan opføre tunnelen, evt ved at sejle den på plads i mindre stykker.

Selve tunnelrøret støbes på land, sejles på plads og forankres i samlingerne til en pælegruppe for at overvinde opdrift, strøm-drift eller andre påvirkninger. Dette princip vides ikke før brugt ved udførelsen af undersøiske tunneler, men pæleprincippet er velkendt fra bygning af kajmure og fortojningsbygværker.

Tunnelrørene.

Disse støbes på land i længder af 20 m på dertil egnede beddinger. De støbes lodret, og der anvendes under støbningen en glideforskalling. Begge ender forsynes med midlertidige vandtætte endeflader. Man lader derefter tunnelstykkerne løbe af stabelen, så de kommer til at ligge vandret i vandet, hvorefter de sejles til det sted, hvor de skal anvendes. Der sænkes de ved vandballast og forbindes tæt med det foregående tunnelrør, således at man efter fjernelsen af de midlertidige endestykker kan fjerne vandballasten ved pumpning.

Tunnelen må påbegyndes på begge sider af Storebælt ved støbning på stedet, indtil man er kommet så langt ud, at de på land støbte tunnelrør flydende kan transporteres på plads, eventuelt efter uddybning af havbunden ved sandpumper og optagning af sten. På tunnelen monteres en arbejdsplatform bestående af en 64 m lang, 9 m bred gitterkonstruktion. Den



Den foreslåede rute Reersø-Stavreshoved

bærer yderst mod vandet en rambuk, der kan ramme de nævnte pælegrupper 20 m foran det sidst lagte tunnelstykke.

Det vil være naturligt ikke blot at påbegynde arbejdet samtidigt i begge ender af tunnelen, men også ved på den grund, der findes midt i bæltet i dybte ca. 11,0 m, at bygge en kunstig ø, således at man også fra denne ø samtidigt kan rykke frem til begge sider. Her er tunnelens største dybte, med bunden 29,0 m under dagligt vande.

Tunneldybden.

Hvor tunnelen både i østre og i vestre ende kommer højere end 15 m under dagligt vande, afmærkes gennemsejlingen, både på sædvanlig måde og med moderne midler som radar-reflektorer og lignende.

Til værn mod strømføring og isgang må tunnelen nærmest land til en dybte af ca. 3 m være dækket af et stenglacis. Det samme gælder den dæmning, der skærmer tunnelåbningen.

Kunstig ø.

Den foreslåede ø kan om ønskes forsynes med fyr og vil i så fald være af betydning for sejladsen gennem Storebælt. Vil man senere ved fuld udbygning af tunnelsystemet overføre lyntog og dieselmotortog ved egen trækraft, må den anses for nødvendig af hensyn til den lange tunnels ventilation.

Tunnelprofil.

Tunnelen er tænkt udført med en indvendig diameter på 6,5 m, udvendig på 7,5 m. Der er da i tunnelen plads til de særlige biloverføringstog eller til statsbanernes fri profil, således at tunnelen i nat-timerne kan overføre godsvogne, sovevogne m. m., blot der kan anskaffes et dertil egnet elektrisk lok.

Rullende materiel.

Til transport i en enkelt tunel regnes med 6 motortog, bestående af hver 4 motorvogne og 4 bivogne med ægformet ydre profil og fri gennemkørsel fra begge ender, med et indre profil, der kan tage alle almindeligt forekommende biltyper.

Til tømning, billettering og fyldning af det enkelte tog haves 18 min., nemlig køreplanens halve time minus de 12 min. overfarten tager. Den gennemsnitlige ventetid plus overfartstid bliver, hvis bilerne ankommer jævnt fordelt, 35 min. — det svarer til en gennemsnitsfart af 40 km i timen.

Dobbelttunnel.

Stiger trafikbehovet udover maksimalt 150 biler pr. time, er tiden inde til at bygge endnu en tunnel, således at der bliver en

for hver færdselsretning. Kapaciteten vil derved øjeblikkeligt stige til ca. 425 biler pr. time i hver retning. Kapaciteten vil yderligere kunne forøges ved at køre med længere tog og ved at sætte farten i vejret. Både i Frankrig, USA og andetsteds har man ført tog frem med over 240 km/timen, og er der noget sted, hvor en fartforøgelse sikkerhedsmæssigt sker under gunstige vilkår, så er det i en tunnel af ca. 22 km's længde.

Byggetid og omkostninger.

Tunnelen kan med den tænkte bygge-måde regnes fuldført indenfor et tidsrum af kun 4 år, medregnet den til projektering og forberedelser nødvendige tid af 1 år.

Tunnelen kan inklusive den foreslåede kunstige ø med sporanlæg, ledningsanlæg, ventilation, særskilt om natten, idet togene sikkert selv vil forny luften tilstrækkeligt, rampeanlæg og øvrige stationsindlæg og de 6 tog regnes udført for 210 millioner kr. Ønskes en tunnel tilbygget kort efter afslutningen af den første, og dette vil være nødvendigt, hvis tunnelens åbning medfører en lige så voldsom stigning i trafikken, som den man mødte ved Lillebæltsbroens åbning, så kan denne tunnel 2 med stationsudvidelser bygges for ca. 170 mill. kr. Tunnel 3 og 4 til fast overføring af jernbanen kan regnes udført for 330 + 5 mill. kr.

Jernbanetilslutninger i land.

Vil man som foreslået benytte tunnel 1, senere både tunnel 1 og 2, til overføring

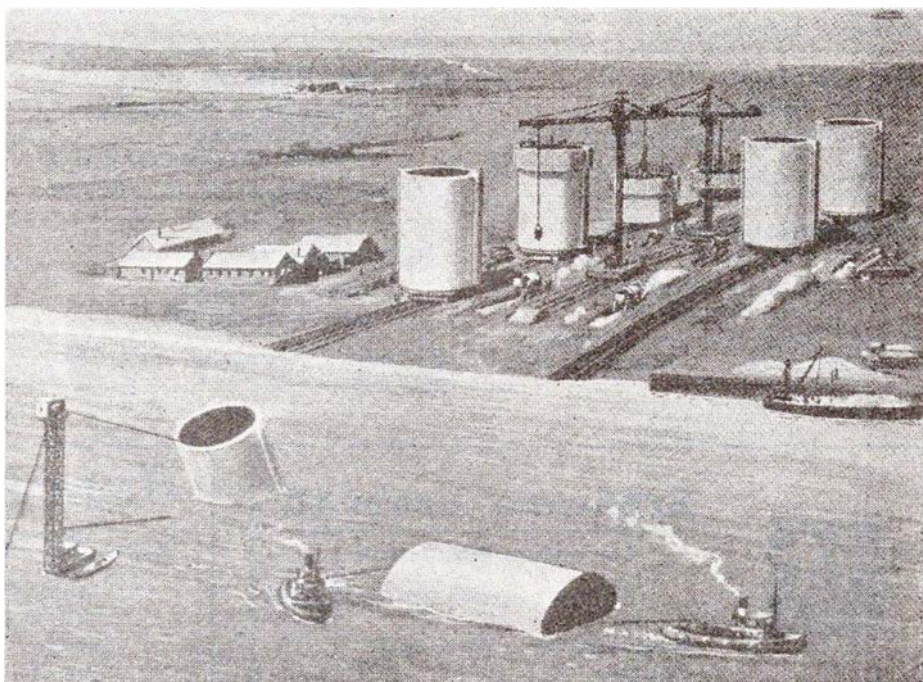
af godsvogne om natten, og når isforholdene medfører ophobning af godsvogne i Korsør og i Nyborg eller Odense, må man bygge et spor fra Høng til Reersø (ca. 11,5 km) og fra Stavreshoved til Keremunde (ca. 7 km), ligesom man rimeligvis må udføre en forstærkning af Keremundebanens spor til Odense.

Der er i overslaget ikke regnet med udgifter hertil, da disse forbindelser ikke vil blive tilvejebragt med mindre Statsbanernes interesse i en extra sikkerhed, som derved skaffes, er tilstrækkelig til at betale disse udgifter.

Ny færgerute eller tunnelen.

Som bekendt er der i Folketinget fremsat lovforslag om tilvejebringelse af en ny færgerute Halskov—Knudshoved til et anlæbet beløb af 87,5 mill. kr. Det ovenfor beskrevne tunnelforslag er kalkuleret til ca. 210 + 70 mill. kr.

Generaldirektør Terkelsens første reaktion var, at »det hele vel blev et spørgsmål om bilisternes indstilling«. Der kan næppe være nogen tvivl om, hvad deres umiddelbare reaktion vil være: lad os få lov at køre selv, enten det bliver gennem en tunnel eller over en bro. Den største gene ved Storebæltsoverfarten bilistisk set er ventetiderne i Korsør og Nyborg. Principielt er der ingen forskel på rorposten og færgerne. Man skal stadigvæk vente, selvom de foreslåede skinnefærger naturligvis vilde forhindre de helt store sammenbrud ved højtiderne og i isvintrene.



Tunnelstykkernes stobning og stabelafløbning

Holbæk

Osvald Thoudal

Blikkenslagermester
Sanitet - Centralvarme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Nørreløed 16 . Tlf. 841 v

MALERFIRMAET

Jens P. Petersen & Søn

v/ Poul Petersen

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Fuglsvej 9 . Tlf. 2141

Henry Smiths Eftf.

v/ H. Haagensen
Blikkenslagermester

Gas . Vand . Sanitet . Centralvarme

Holbæk . Ahlgade 9 . Tlf. 137



Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Markedspladsen 3 . Tlf. 116

Halvor Roed

Clarmester

Ruder indsættes . Billeder indrammes
Bilruder

Holbæk . Kirkestræde 2 . Tlf. 483

P. J. Weinreich & Søn

Malermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

J. L. Nielsen

Karetmager

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Ahlgade 17 . Tlf. 869

Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen

Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme

Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19
Tlf. 1963x Privat: Tlf. 1639



Fernbane-rutebilerne

Svendborg.

Når jernbanedriften på Nr. Broby-banen og Svendborg—Fåborg-banen nedlægges, sker der en betydelig udvidelse af DSB's rutebiltrafik med Svendborg som centrum.

Centralledelsen for hele den sydfynske rutebiltrafik under Statsbanerne skal placeres på den ny rutebilstation, og trafikinspektør M. Rasmussen, Odense, skal have ledelsen. Trafikinspektøren flytter til Svendborg den 23. maj.

Den deling der sker, foregår på den måde, at driftsleder Germundsson, Odense, skal have ledelsen af den nord- og midtfynske rutebiltrafik, mens trafikinspektør Rasmussen foruden de nuværende ruter på Svendborg, undtagen Ørbæk-ruten, også overtager Svendborg—Fåborg rutebiltrafikken, når den oprettes og ruterne, der afløser Nr. Broby-banen.

Det nye trafikselskab for Svendborg amt, der sammen med DSB skal drive bilruterne, skal have 3 pct. af indtægten ved disse.

Slagelse.

Der er nu opnået enighed om, at den

nye rutebilstation i Slagelse opføres på et af DSB's arealer vest for stationen. Slagelse kommune har anslået anlæget af pladsen til 97.000 kr., og rutebilselskabet skal afholde udgifterne ved rutebilstationens bygning, der er anslået til 85.000 kroner.

Kalundborg—Nykøbing S-ruten

er af Odsherredsbanen og Hørve—Vårslevbanen overtaget fra den private rutebilejer for godt 200.000 kr. Overtagelsen sker 23. maj, og rutebilejeren vil derefter være landmand.



40 års jubilæum

Den 1. maj har Jernbane-Bladets skattede medarbejder, togfører Harald Rasmussen, Kh., været ansat ved DSB i 40 år. Harald har i de mange år ikke blot været en interesseret jernbanemand, men også mange foreninger i jernbanekredsen har høstet stor gavn af Haralds store hjælpsomhed, og vi er mange, der på jubilæumsdagen vil sige dig tak for godt kammeratskab gennem de svundne år.

Rybro.

SJÆLLAND



M. JESPERSEN

Aut. Skorstenfejermester

Holbæk . Rosen 6 . Tlf. 669

Sv. Aa. Nielsen

Brolægger & Entreprenør

Aut. Kloakmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Riffelhavevej 19 . Tlf. 1424

Johs. Larsen

Bager og Konditor

Leverandør til DSB

Holbæk . Nygade 15 . Tlf. 1263

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

Afskedsamtale med stationsforst. i Holbæk

Vor tids mest interesserede, levende og morsomste stationsforstander

1. maj 1954 forlader en kendt og afholdt stationsforstander DSB, nemlig Holger G. Hansen i Holbæk. Holger Hansen er født den 2. april 1884 i København og var søn af rangemester Hansen, der var ansat på den gamle hovedbanegård i København. Stationsforstander H. G. Hansen blev ansat den 1. maj og denne dato, på hvilken han altså fratræder, har på en ejendommelig måde spillet ind i hans karriere indenfor DSB. Den 1. maj 1900 blev han ansat som trafikelev, d. 1. maj 1909 blev han trafikassistent, d. 1. maj 1924 forfremmedes han til trafikkontrolør af 2. grad ved Kh., 1. november 1934 forfremmelse til trafikkontrolør af 1. grad, 1. maj 1938 souschef i Hellerup, og den sidste udnævnelse fandt sted 1. maj 1943 som stationsforstander i Holbæk. Og nu, 11 år efter — også d. 1. maj — forlader stationsforstander Hansen sin sidste stilling i aktiv tjeneste og går over i pensionisternes rækker.

Holger Hansen har været meget populær og afholdt i den tid, han har virket ved DSB. Mange har overværet hans foredrag, og disse har været særdeles underholdende, og Holger Hansen forstod at fange tilhørernes interesse, og altid havde han en vittighed parat, når han syntes, emnet var for tørt.

Mange har læst hans artikler, både fra udlandet og her hjemme fra. Hans store hobby, tror jeg nok, er at samle minder og foto fra svundne dage. Jeg er vidende om, at Holger Hansens store samling af foto og negativer fra gamle dages jernbanetid, vil blive skænket til Jernbanemuseet, en uvurderlig skat, der kan vise fremtidens jernbanemænd, hvordan forholdene var i jernbanernes barndom.

Jeg ville gerne have haft et afskedsinterview med Holger Hansen, men han slår ud med hånden og siger, at han har ikke noget at fortælle, og dog tror jeg



Stationsforstander Holger Hansen

nok, at netop den mand kunne fortælle meget og mangt, der kunne interessere enhver jernbanemand. Men lidt fik jeg da at vide.

Jeg springer lige ud i det og spørger:

— *Har De været i Marokko, siden De har fået tilnavnet »Marokkaneren«?*

— Næh, jeg har nok rejst meget, men i Marokko har jeg aldrig været. Næh, jeg fik det navn allerede da jeg var elev. Der var på den gamle Københavns hovedbanegård noget, man kaldte »Marokko«, — det er omtrent der, hvor Vesterport ligger nu — og her var min far rangemester; han var lidt af en humorspreder, så han blev kaldt for »Kejseren af Marokko«. — Da jeg så senere kom til København, fik jeg navnet »Marokkaneren« — det var forresten daværende stationsforstander Wilsbak, der gav mig navnet, ja så har navnet hængt ved mig i jernbanekredse.

— *Det er velbekendt, at De gennem årene har været stærkt interesseret i ba-*

nernes historie. Hvorledes har det givet sig udtryk?

— På forskellig måde. Jeg har skrevet en del til jernbanefagpressen, bl. a. til »Jernbanetidende«. Desuden er jeg — og har været — medarbejder ved 4 leksika, hvad jernbanestoffet angår. Lige fra mine unge år har jeg taget foto af forskellig interesse inden for vor etat. Det er et interessant billedmateriale til sammenligning med nutiden. Når tidens fylde kommer, er det da også meningen, at jeg vil skænke mit historiske materiale til Jernbanemuseet i København.

— *Vi har hørt noget om, at De på det undervisningsmæssige har gjort et pionerarbejde?*

— Ja, jeg ved, hvad De tænker på. Det var medens jeg var stationeret i Hellerup, jeg fandt på at oprette nogle faglige kurser for stationsarbejdere og ekstraarbejdere. Det var på frivillighedens grund, men de blev meget søgt, fordi disse kurser tjente til dygtiggørelse af de unge. Jeg fortsatte hermed, da jeg kom til Holbæk, men så oprettede DSB selv kursus på Jernbaneskolen, og så var der jo ikke mere noget for mig at gøre.

— *De har også etableret det første »samarbejdsudvalg« inden for DSB?*



Stationsforstander H. Hansen som trafikelev



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

— Ja, det kan man godt kalde det. Det skete under den sidste krig. Jeg fandt det opportunt at mødes med alle banens medarbejdere. — Her er vi ikke over- og underordnede, men alle medarbejdere ved DSB — til en saglig drøftelse af banens forhold. Vi har indkaldt til et sådant årligt møde siden, og har holdt 11 møder ialt. På disse møder tales der frit fra leveren, uden at vi generer hinanden. Vi drøfter praktiske foranstaltninger og alt mulige mellem himmel og jord vedrørende. Der tages et referat af indlægene. En genpart af mødeindlægene sendes til 1. distrikt, et andet til Dansk Jernbane Forbund og et tredje forbliver her på stationen. Møderne har været populære, og mødeprocenten har hele tiden været stor.

— Er der ikke en generalnævner for arbejdet ved DSB, eller for arbejde i det hele taget?

— Jo, — man skal altid vise det gode humør, men ikke alene i forhold til publikum. Også indbyrdes. Med et smil på læben og med en rask bemærkning, når et eller andet vil volde knuder, kan selv den gordiske knude løses.

— De er jo lidt af en berømt inden for etaten ved brugen af højtaleren på stationen. Er det noget originalt, De selv har fundet på?

— Højtaleren er ikke til brug i tjenstlig anliggende alene. Den skal og bør bruges vendt mod publikum. Når jeg ved forskellige lejligheder har budt nyindkaldte soldater velkommen til Holbæk, eller når jeg har sagt et par venlige ord til møderne med de mange børn, der skal på ferie i Audebo, så kommer det fra hjertet, men der er ikke noget originalt i det. Den samme brug af højtalerne kender man mange steder i Tyskland. Jeg har også været ude for det på Waterloo Street station i London.

— Men hvad nu, når De flytter til hovedstaden?

— Jeg arbejder videre i jernbanesagens tjeneste, så der på en måde kun er tale om en slags forflyttelse. Jeg vil se, om jeg ikke kan gøre noget for Jernbanemuseet, der har interesseret mig lige siden 1924, da jeg selv var med til at oprette det. Jeg har navnlig tidligere drevet en del foretagsvirksomhed banerne vedrørende, og jeg regner med, at der fortsat skal blive nok at rive i, jeg egner mig ikke rigtig til

at sidde stille og trille tommelfingre.

Nu forlader Holger Hansen sin post i Holbæk, men inden ret længe er der en ny mand, der overtager den. Ingen er uundværlig. Men givet er det, at der her vil gå mange år, inden mindet om »Marokkaneren« vil gå i glemmebogen. Man kan i grunden sige, at det slet ikke er nogen afsked, men kun en forflyttelse. Han er forflyttet til andet arbejde.

Onkel Harald.



Domme i jernbanesager

DSB dømt.

Den 1. juli 1952 skete der et sammenstød mellem en DSB rutebil og en motorcykel i Glostrup. Føreren af motorcyklen dræbtes, og hans enke forlangte derefter en erstatning på ca. 66.000 kr. af DSB for tab af forsørger. Landsretten fandt, at motorcyklisten havde hovedskylden for sammenstødet, og DSB dømtes derefter til at betale 7574 kr. til enken og 5000 kr. til hendes to børn.

Installatør Leervad, Esbjerg, blev den 3. november 1951 påkørt af et rangertræk på Englands kajen i Esbjerg. En af rangerpersonalet havde vinket installatørens bil frem, mens en anden gav tegn til, at bilen skulle holde tilbage, og som følge heraf skønnede landsretten, at tegngivningen havde været af vildledende art, og DSB blev derfor dømt til at betale reparationen af bilen med 2124 kr. samt 700 kr. i sagsomkostninger.

Den 25. oktober 1948 ved 23-tiden kørte fhv. remisearbejder Egon Pedersen, Korsør, ind i et rangertræk på Taarnborgvej i Korsør. Landsretten fandt, at Pedersen havde kørt overordentlig uforsigtigt, og at det ligeledes var uforsigtigt af jernbanepersonalet at føre togstammen over vejen i mørke og usigtbart vejr, uden at der var iagttaget tilstrækkelig forsigtighed. DSB blev derefter dømt til at betale en trediedel af erstatningssummen, der skal fastsættes

af den særlige erstatningskommission. Sagens omkostninger hævdes.

DSB tilkendt erstatning.

En personbil påkørte den 25. maj i fjor en DSB rutebil i Brøndbyerne. Føreren af bilen påstod, at det var et hændeligt uheld, men retten dømte ham til at betale DSB en erstatning på 558 kr. samt 150 kr. i sagsomkostninger.

En privat rutebil kørte i marts 1952 mod Slangerupbanens motortog på overskæringen i Farum. DSB påstod sig tilkendt 3159 kr. i erstatning. Retten fastsatte erstatningen til 2983 kr. Chaufføren fik en bøde på 200 kr.

Den 29. marts 1952 faldt en dame af et S-tog på Østerport st. Hun krævede DSB for erstatning, idet hun hævdede, at togføreren ikke havde fløjtet, og at han ikke havde holdt tilstrækkelig udkik langs togstammen. Østre landsret fandt, at fru Jensen var steget på efter, at der var givet fløjtesignal og samtidig med, at toget havde sat sig i gang. Imidlertid burde togføreren, som skulle holde udkik, have set hende og derfor standset toget, og DSB dømtes til at betale fru Jensen fjerdeparten af skaden. Højesteret omstødte denne dom og frifandt DSB, ligesom fru Jensen dømtes til at betale DSB 1000 kr. i sagsomkostninger.

Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21 . Tlf. Byen 145

København K.



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

$\frac{A}{S}$ **NORDISK FLASKEGAS**
ESBJERG **Tlf. 3515**

HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen

Roedsvej 11 . Telefon 2490

Busser **Personvogne**

Den 20. oktober 1952 skete der et sammenstød mellem en DSB rutebil og en varebil i Toje Taastруп. DSB krævede en erstatning på 253 kr., mens ejeren af varebilen forlangte 859 kr. af DSB. Ved landsretten blev DSB tilkendt de forlangte 253 kr. samt 250 kr. i sagsomkostninger.

Trafikassistent O. H. Mikkelsen, Herning, sigtedes ved retten for uagtsomt manddrab i anledning af, at bommene ved Godthaabsvej i Herning ikke var lukkede, hvorved en mand blev påkørt og dræbt af toget. Trafikassistenten blev frifundet for sigtelsen. Der er ved Domsafsigelsen regnet med, at Mikkelsen må bære betydelig skyld for, at bommene ikke var rettidigt nede, men der er lagt stor vægt på ledvogterskens vidneudsagn, hvori hun erkendte, at også hun måtte have skyld, og også på, at Mikkelsens fremgangsmåde den pågældende morgen var uangribelig efter den officielle instruks, selv om den var i modstrid med den gennem lang tid fastslåede praksis.

Endelig gik retten ud fra, at den dræbte også havde vist betydelig uagtsomhed ved at køre frem, selv om han så, at den øvrige trafik var standset, og selv om han ved sin daglige passage af overskæringen vidste, at der skulle komme et tog ved denne tid.

En lastbil kørte den 5. sept. 1950 mod et rangertog på Sorø—Vedde banens overskæring i Sorø. Forsikringsselskabet krævede DSB for 4748 kr. for skaden på lastbilen. DSB påstod sig frifundet og fremsatte et modkrav på 167 kr. for skade på toget. Landsretten fastslog, at skylden for sammenstødet alene måtte lægges på føreren af lastbilen, der også ved retten i Sorø i den anledning havde fået en bøde på 40 kr., og DSB blev derfor frifundet, medens forsikringsselskabet dømtes til at betale DSB en erstatning på 167 kr. samt 800 kr. i delvise sagsomkostninger.

Aalborg Privatbaner dømt.

Den 21. novbr. 1950 skete der et sammenstød mellem en traktor og en skinnebus på en overskæring ved Birkelse st., hvor føreren af traktoren blev dræbt. Enken efter den dræbte krævede 54.000 kr.

for tab af forsørger. Retten fastslog, at den dræbte havde halvdelen af skylden, og banerne blev dømt til at udrede en erstatning på 14.484 kr. til enken og 4000 kr. til dennes søn.

Bornholmske Jernbaner frifundet.

Finansministeriet og generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet havde indstævnet De Bornholmske Jernbaner til betaling af 89.262 kr.

Den 26. november 1949 døde overpakmester Chr. Iversen Molm fra Rønne som følge af en rangerulykke på jernbaneterænet i Sandvig. Han efterlod sig en enke og et 5-årigt barn, som statskassen ifølge den gældende ordning har udredet pensionsbidrag til, medens post- og telegrafvæsenet har efterbetalt et års løn. Det er disse beløb, man krævede refunderet under henvisning til, at banerne bar ansvaret for ulykken, hvad iøvrigt er erkendt.

Banerne påstod imidlertid frifindelse, da man bestred, at de to institutioner har lidt noget tab, som banerne har pligt til at erstatte, idet man gør gældende, at staten selv er forsikret for sine tjenestemænd, hvorfor de ydelser, der er betalt, må betragtes som resultat af statens forsikringspligter.

De Bornholmske Jernbaner blev frifundet, og finansministeriet dømtes til at betale sagens omkostninger med 2500 kr.

Det hedder i landsrettens præmisser: Ministeriets krav har ikke sikkert grundlag i allerede gældende ret, og i henhold til en højesteretsdom af 3. november 1942 afskærer Jernbane-Erstatningsloven regres for udbetalt ulykkesforsikring i de tilfælde, der som det nærværende henhører under ulykkesforsikringsloven.

Frederiksværkbanen.

Den 17. januar i fjor påkørte banens skinnebus en personbil, der var standset på overskæringen ved Kregme st. Det lykkedes de tre personer i bilen at komme væk fra den, men bilen blev totalt vrag. Banen krævede ved retten erstatning for skaden på skinnebusen, og da retten fandt, at der ikke var udvist fejl fra jernbanepersonalets side, blev banen tilkendt 323 kr. og Privatbanernes gensidige For-

sikringsforening 2269 kr. Endvidere måtte de sagsøgte udrede 800 kr. i sagsomkostninger.

Høng-Tølløse jernbane.

En bilist, som sidste sommer kørte over foran toget på overskæringen i Nyrup, er idømt en bøde på 80 kr.

En anden bilist, der ligeledes kørte over for rødt blinklys på overskæringen i Stenlille, fik også en bøde på 30 kr., men måtte tillige betale 499 kr. til dækning af banens afløsningsudgifter, da skinnebusens motorfører ved samme lejlighed pådrog sig et chok.

Kjellerupbanen.

Den 10. april 1952 blev en personbil påkørt af banens skinnebus på overskæringen i Kjellerup. Føreren af bilen fik en bøde på 65 kr. og skal sammen med sit forsikringsselskab udrede en erstatning til banen på 6764 kr. for skaden på skinnebusen. Banen måtte selv bære en trediedel af udgifterne, da retten skønnede, at skinnebusen var kommet med større fart end tilladt.

Odsherredbanen.

Den 22. januar 1952 kørte en personbil ind på banens overskæring i Nr. Asmintrup trods rødt blinklys. Bilen blev ramt af skinnebusen. Føreren af bilen blev idømt en bøde på 80 kr. og en erstatning til banen på 1328 kr. for reparation af skinnebusen og udgifter til hjælpetog.

Personalehåndbogen 1954 Danmarks Privatbaner

udkommer april/maj d. å.

Pris 3.50 kr.

Ved indsendelse af beløbet sendes
bogen portofrit

✱

Overtrafikassistent
Ullitz Jensen
Rudkøbing
Postgiro 18389

UNIFORMSSKJORTER m. skulderstropper og lommer

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

Varehus WILDE

NYBORG . Telefon 240

Jernbanerestaurationsen

SKIVE H — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684

Ny Indehaver

Dagens Middag,

2 Retter veltillavet Mad

3⁵⁰

Frisklavet Kaffè

hele Dagen fra Kl. 6

Gunnar Hansen & R. Petersen

Blikkenslagermestre
Aut. Gas- og Vandmestre
Sanitet - Centralvarme
Udfører Arbejder for Banerne

Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108

Harald Larsen

Bageri & Conditori

Altid friskt og lækkert Bagværk
Morgenbrød bringes

Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

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

Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58



Marts dagbogen

Dræbte.

VORDINGBORG d. 23. marts. Overbanemester P. M. Christensen var i efterm. pr. motordraisine på vej fra Næstved mod Vordingborg. Nogle kilometer fra Næstved skete der brud på motoren. Draisineføreren begav sig derfor på vej til nærmeste kolonne for at hente en hånddraisine. Også overbanemesteren begav sig på vej mod syd. Et fra Næstved kommende tog bemærkede overbanemesteren, der gik i god afstand fra toget, så det er uforklarligt, hvordan han er blevet ramt af en vogn midt i toget. Da draisineføreren noget efter kom tilbage, fandt han Christensen dræbt som følge af påkørsel.

LANGESKOV d. 23. marts. Et ilgodstog påkørte i aften en 57-årig mand fra Odense på en markvejsoverskæring i nærheden af Langeskov.

Biler mod tog og bomme.

HYLLESTED d. 2. marts. En personbil med tre passagerer blev ved 15-tiden påkørt af motortog fra Trustrup mod Ebeltoft på den ubevogtede overskæring lige før Hyllested st. Bilens passagerer slap alle med lettere tilskadekomst.

KERTEMINDE d. 11. marts. Atter i dag blev en lastbil påkørt af et tog på den med blinklys og alarmklokke forsynede overskæring i Kerteminde. Der skete kun materiel skade.

LØGTEN d. 11. marts. I tæt tåge kørte en personbil i morges gennem de sænkede bomme på en overskæring mellem Løgten og Skødstrup. Bilen kom til at holde midt på sporet, men det lykkedes føreren af bilen at få bakket for toget passerede.

FODBY d. 18. marts. En personbil kørte i aften mod de sænkede bomme på overskæringen ved Fodby. Bommen blev drejet på tværs af sporet, men det lykkedes at få standset toget, før dette nåede bommen.

BRAMDRUPDAM d. 22. marts. Troldebanens dieselloko påkørte i efterm. en lastbil på en overskæring vest for Bramdrupdam. Føreren af lastbilen havde godt nok bemærket blinklyset og var også standset op ved overskæringen uden at være klar over, at bilens forparti holdt ind over sporet. Lastbilens forparti blev fuldstændig splintret, men føreren var sluppet med en kvæstet hånd.

NYRÅD d. 23. marts. En lastbil påkørte ved 7-tiden Kalvehavebanens skinnebus på en overskæring mellem Bakkebølle og Nyråd. Skinnebussen fik nogle buler og lastbilens forparti blev en del beskadiget, men begge kunne fortsætte kørslen.

HILLERØD d. 24. marts. Ved 14-tiden kørte en personbil ind på Gribskovbanens overskæring i Hillerød og blev påkørt af skinnebussen. En kolonne militære køretøjer var standset op for blinklyset, ligesom en personbil var standset op i andet spor, og skønt føreren af bilen var lokal kendt, kørte han uden om det hele og ind foran toget. Skinnebussen fik siden skrælet af, men ingen af togets passagerer kom noget til. Derimod måtte en af bilens passagerer indlægges på sygehus.

Andre uheld.

JELLING d. 7. marts. Da toget fra Vejle ved godt 15-tiden kørte ad dæmningen i Grejsdalen mellem Hørup og Højgård mærkede togets lokofører, at maskinen ligefrem duvede. Ved senere eftersyn viste det sig, at strømmende vandmasser fra bakkedragene havde skyllet dæmningens

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



ene side ned, således at 10 meter skinne svævede frit i luften. I et døgn måtte trafikken mellem Vejle og Jelling opretholdes ved rutebiltrafik.

LILLEBÆLTSBROEN d. 8. marts. Ved 14-tiden fik maskinen for et godstog fra Fredericia til Middelbart nedbrud. Da den tilkaldte hjælpemaskine ankom til toget, skete et nyt uheld, idet en godsvogn gik af sporet. Ved godt 17-tiden kunne der atter køres på begge spor.

VEJLE d. 10. marts. Banearbejder Gordon Bott, Vejle, reddede sig i dag i sidste øjeblik ved et spring fra en skinnecykel mellem Munkebjerg og Vejle, da han pludselig mødte et særtog. Han slap fra springet uden at komme noget til, men skinnecyklen splintredes.

MALLING d. 10. marts. En 15-årig skolepige, der ved 7-tiden skulle med skinnebussen til Århus, faldt i det isglatte føre ind på sporet foran skinnebussen, hvis banerømmer slæbte hende med ca. 30 m. Hun pådrog sig svære kvæstelser og en hjerne-rystelse.

SKIVE d. 20. marts. Den 67-årige jernbanearb. ved maskindepotet i Skive, Ejler Madsen, blev ved 15,30-tiden påkørt af en rangermaskine, da han med ryggen til maskinen pludselig trådte ind i sporet, hvor maskinen kom. Han blev heldigvis skubbet bort fra sporet, og slap derved med nogle knubs og skrammer. Han indlagdes på sygehuset til observation.

VINDBLÆS d. 21. marts. Da toget fra Ålestrup til Løgstør ved 10-tiden befandt sig mellem Gatten og Vindblæs, løb en tungtlæsset godsvogn af sporet og løb ca. 300 m ved siden af skinnerne, der enten blev væltede eller skubbet ud af deres leje, inden togets motorfører fik standset toget. I næsten 1½ døgn måtte trafikken mellem Ålestrup og Løgstør afvikles pr. rutebil.

LANGÅ d. 21. marts. Toget fra Langå kl. 22,11 mod Århus kunne ikke sættes igang, fordi togets K-maskine stod på dødpunktet. Maskinen blev koblet fra, og fyrbøderen skulle derefter flytte maskinen ved hjælp af en jernstang. Da maskinen kom

igang, blev fyrbøderen revet om af fodtrinene på maskinen. Han undgik heldigvis at komme under hjulene og slap med nogle hudafskrabninger. Han var tillige så chokeret, at han ikke kunne fortsætte med toget.

HOLTE d. 24. marts. Lidt efter kl. 7 faldt S-togs køreledningen ned lidt efter, at toget havde forladt Holte st. Uheldigvis faldt ledningerne ned i begge spor, således at S-togene mellem Holte og Lyngby var standsede en times tid.

PADBORG d. 26. marts. En udenlandsk godsvogn satte sig i dag i bevægelse fra et sidespor og kørte ind i en togstamme, der passerede samtidig. To vogne med

halm i togstammen væltede sammen med kartoffelvognen. Det tog seks timer at få ryddet sporene igen.

FLINTHOLM d. 26. marts. Da et S-tog ved middagstid passerede Dalgas Boulevard, så elektroføreren en lille dreng stå tæt op til sporet. Han bremsede af al kraft og havde næsten fået toget standset, da man nåede drengen, der ikke havde nogen sans for at flytte sig. Han blev væltet om af toget og fik tærne kørt af den ene fod foruden andre kvæstelser.

FREDERIKSBERG d. 26. marts. S-toget, der ankommer til Frederiksberg kl. 16,55 kørte med stor kraft mod stoppebommen, der blev flyttet 7—8 m ind på perronen. Ingen kom til skade ved uheldet.

MODEL JERNBANE

ved Villy Jonvald

Adskillige interesserede har i den senere tid spurgt, hvorledes man bygger en modelbane efter s-baneprikket, altså med køretråde i stedet for det mere udbredte tredieskinnesystem. Da jeg selv er »tredieskinnekører«, og ingen af de modelbanefolk jeg kender benytter luftledninger, har vi søgt bistand andre steder, og vil i dette og det kommende nummer give en række praktiske oplysninger om bygning af en køretrådsbane, lånt fra tidsskriftet

POPULÆR MEKANIK.

En modelbane, bygget med køretråde, må naturligvis være stationær. Enten opbygget i et rum, der udelukkende tjener dette formål, eller bygget i sektioner, der kan samles på gulvet i stuen eller et andet egnet rum. Da de færreste har et rum tilovers til en modelbane, skal her kun behandles bygningen af en letflyttelig modelbane. Man udmåler først det frie gulvareal, der er anvendeligt, og køber derefter de fornødne stykker 5—8 mm krydsfiner. På disse plader, evt. på specielle sporunderlag, opbygges skinnelegemet. Som »ballast« kan man bruge følgende: en vælling af sand og celluloselak hældes ud over sporunderlaget, og vil i løbet af

kort tid begynde at stivne. Inden dette sker, presses svellemåten ned i blandingen, og når denne er tør, sidder svellerne urokkeligt fast. Til blandingen bruges gult grus, der er siet gennem en tesl. Dette er det bedst egnede, idet lerindholdet forebygger at løse sandkorn suges op i loekoernes ædle dele. Til skinner bruges de almindelige HOtyper i jern eller messing.

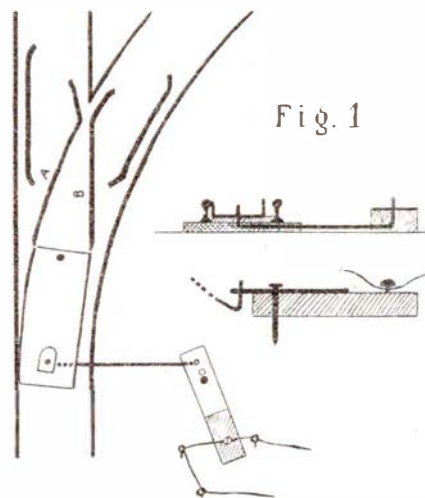


Fig. 1. Fjernbetjeningsmekanisme

Malerfirma
Andersen & Jensen
Sct. Paulsgade 7·Tlf. 36525

AARHUS

Tilbud og Oversiag gives - Udfører Arbejder for DSB

1/3 Randers
KEDEL-OG BEHOLDERFABRIK

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

Randers Bøsbrovej 21 · Tlf. 809

Flere er forresten gået over til at bruge O-skiner til HO-baner, idet disse syner af mere, og det kan naturligvis have en vis betydning ved en bane, hvor man ikke har den famøse tredieskinne til at ødelægge helhedsbilledet. Og lad os så se lidt på bygningen af et sporskifte, inden vi går videre. I en hobbyforretning købes de fornødne tungestykker, lidt 0,6 mm nylon snøre og nogle messingøskner. Desuden anvendes nogle stumper af den messingtråd man i forvejen har til køretråde. Der er her tænkt på fjernbetjente sporskifter, idet stedbetejnte sporskifter antagelig er »barnemad« for de fleste. Ved fjernbetjente sporskifter må man regne med en vis afstand fra kommandoposten til sporskiftet, og den lille bevægelse sporskiftet foretager ved sporskiftningen er ikke stor nok til at kunne udnyttes i et mekanisk kraftoverføringssystem. Derfor skal bevægelsen forstørres, og det gøres på følgende måde: På et stk. 5 mm krydsfiner 15×55 mm fastgøres med to små rørsøm en blikplade, så denne rager lidt uden for finerpladen. I blikpladen bores et lille hul til en 1½ mm messingstang, hvis ene ende skal bøjes op gennem hullet. 1 cm fra stanghullet bores med syl og platbor gennem blik og finer. 4½ cm fra stanghullet anbringes en lille skrue, hvorom nylon snøren bindes. Snøren føres derefter gennem 2 stk. messingøskner ved siden af mekanismen og ud til kanten af underlagspladen og derfra videre til kommandoposten.

Den lille nedadbøjede »lap« på tungestykket bøjes tilbage i plan med det øvrige tungestykke og gennembøres med sylen, så messingstangen, der trækker sporskiftet, kan fastgøres i hullet. Monteringen foregår iøvrigt således:

Under den nærmeste skinne bores med sylen et lille hul, så messingstangen kan passere uhindret under skinnen. Dernæst stikkes stangen ind og bøjes med en fladtang opad i en ret vinkel. Tungestykket sættes derefter ned over den opbøjede spids, og gennem hullet i den anden ende af tungestykket presses en stift ned i underlaget. Messingstangens anden ende bøjes ligeledes opad, og derefter sættes den lille skiftmekanisme fast med et søm

gennem det i forvejen borede hul, og messingstangens opadbøjede spids stikkes gennem hullet i blikket.

Ved hjælp af nylon snørerne er sporskiftet derefter parat til brug. Over sporskifter af denne konstruktion kører togene let og glat, og de ser helt naturlige ud. Tillige koster monteringen praktisk talt kun arbejdet.

Modstanden i disse sporskiftmekanismer er meget ringe og generer ikke på nogen måde betjeningen, tværtimod bevirker modstanden, at sporskiftet ikke omstiller sig, når toget kører over dette.

Af tegningen i fig. 1 fremgår tydeligt den simple konstruktion, bl. a. også hvordan fjernbetjeningsmekanismen er opbygget. I næste nr. fortsætter vi med beskrivelse af kommandoposten samt ophængning af køretråden.

Et lille tip til dem, der har deres treskinneanlæg bygget på finerplader: For at skaffe den fornødne strømtilslutning mellem de enkelte sektioner, kan man ganske enkelt lodde to tryklåse på hver sin ende ledning, der samles ganske let ved et simpelt tryk, når anlægget tages i brug.

DEN

tekniske

SIDE

MONO pumpen som nødbrandpumpe

Af Ingeniør K. R. Jensen

Vigtigheden af til enhver tid straks at kunne gribe afværgende ind mod ildebrand, som opstår i skibe, på fabrikker, i lagerbygninger etc. står klart for enhver, og der lægges da også større og større vægt på, at der findes effektivt nødslukningsmateriel til rådighed de pågældende steder.

MONO pumpen finder stor anvendelse som nødbrandpumpe overalt i verden, og der er ingen tvivl om, at den også til dette specielle formål vil blive mere og mere udbredt her i landet. På alle andre områder indtager MONO pumpen en fremragende position indenfor den danske industri.

Da »The United Kingdom Ministry of Transport« først anbefalede installation af uafhængigt drevne nødbrandpumper, blev der af MONO Pumps Ltd. fremstillet nogle specielle enheder på anmodning af en række skibsværfter. To enheder er anvendelige, som begge ikke blot opfylder skibsbredernes krav, men som også er blevet afprøvet og godkendt af »The Department of Ministry of Transport«, der har at gøre med disse sager. Ministeriet anbefaler pumper, der er i stand til at forsyne to ½" strålespidser 50 ft. høj på samme tid til alle dele af skibet og må på samme tid være selvsugende op til 25 ft. vertikalt. Samtidig med, at man er gået ind for disse aggregater bør det nævnes, at MONO pumpen sælges til en rimelig pris, er kompakt og derfor kun optager lidt

plads. Den kan let repareres på stedet. Pumperne installeres sædvanligvis i styrehuset agter og har en uafhængig sugeledning til havet. De er forsynet med en ringledning indtil 2½", som er installeret rundt om dækket med forgreninger til slangeforbindelser, der er placeret med hyppige mellemrum.

De to pumper, som MONO Pumps Ltd. anbefaler som marine-nødbrandpumper, er type D 6, som er i stand til at give 13 t/h, hvilket er passende til skibe under 1000 t, og type D 10, der har en kapacitet af 20 t/h, og som benyttes i skibe over 1000 t.

Passende MONO pumper kan også leveres som skumslukkere ved det krævede tryk 75 lbs./sq. in.

Til orientering for vore læsere, som muligt endnu ikke måtte være kendt med princippet i MONO pumpen, skal vi give følgende beskrivelse:

MONO pumpen har gået sin sejrsgang over hele verden. Den er baseret på et fransk patent, men fremstilles hovedsagelig i England og Amerika. Bortset fra affedtende vædske som benzin, terpentin o. l. vædske, findes der næsten ikke den vædske, som denne pumpe ifølge sit princip ikke kan transportere. MONO pumpen anvendes praktisk talt indenfor alle industrigrene, f. eks. til pumpning af vand, saltvand, kloakvand, brændselolie, fedt, glycerin, forniklingsvædske, ammoniakvand, læsket kalk o. m. a.

Naar det gælder Farver, Tapeter, Bonevoks, Olie, Pensler m. m., da faas de bedste Kvaliteter hos

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028



K. K. Jensen - Karosserifabrik

SPØTTRUP - Tlf. 61

MODERNE BUSSE

bygget af Fagfolk

Vi løser enhver Opgave, stor eller lille - og saa er vi præcise.

FORLANG TILBUD

MONO pumpens konstruktion synes meget enkel og er det i og for sig også, men det matematiske princip, der ligger til grund for denne pumpekonstruktion er dog temmelig indviklet. Pumpen består som vist på fig. 12 af et pumpehus med stator (2), rotor (3), koblingsstang (4) og den hule aksel (5). Virkemåden kan i få ord forklares således:

Statoren (2) er af gummi og indvendig formet som en dobbelt skrueflade. Heri bevæger den skrueformede rotor (3) sig, idet den roterer om sin akse, samtidig med, at denne roterer den modsatte vej om statorens akse. Rotorens tværsnit er cirkulært, og ved den angivne dobbelte rotation vil tværsnittets centrum få en retlinet, frem- og tilbagegående bevægelse, vinkelret på statorens akse.

Dette vil forstås ved betragtning af fig. 13, som ret skematisk viser centrum i cirklen F, som tænkes fastliggende i statoren. Øverst i figuren ses snittet gennem rotoren som cirklen med centrum i t. I fast forbindelse med dette tværsnit tænkes en anden cirkel R, der går gennem både f og t og har sit centrum i r. Bringes nu denne cirkel R til at rulle inden i cirklen F uden glidning, vil punktet t beskrive en hypocycloide, der som følge af, at den rullende cirkel R netop har en halvt så stor radius, som den faste cirkel F, bliver til den rette linie t—t₁. Tillige vil det ses, at den rullende cirkels centrum r kommer til at

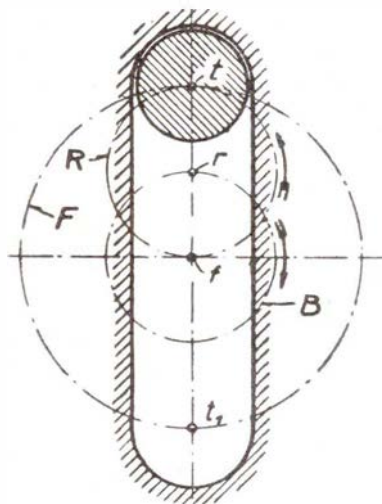


Fig. 13

rotore om f og derved vil beskrive cirklen B. Hvis R, som i figuren, drejes modsat urviserne, vil r bevæges i B samme vej som urviserne.

Hvis altså R ruller inden i F, vil tværsnittet i rotoren bevæge sig op og ned med centret t på den rette linie t—t₁. Det vil derfor, samtidig med, at det drejer sig om sit centrum, kunne glide op og ned i en aflang rille i statoren, som antydtes i figuren.

Tænker man sig nu, at hele denne figur forskydes vinkelret på tegneplanen, altså f følger statorens akse, og at den samtidig drejes med jævn hastighed om samme akse, så vil t beskrive en skruelinie på en cylinderflade med grundfladen F. Punktet t₁ vil samtidig beskrive en skruelinie på en cylinderflade, og hele den aflange rille vil da beskrive den dobbelte skrueflade i statoren.

Tænker man sig videre, at den foran omtalte rulning af R inden i F foregår samtidig med den aksiale forskydning, vil r dreje sig to gange rundt om statorens akse samtidig med, at den aflange rille kun har drejet sig en gang om samme akse. Herved vil det cirkulære tværsnit med centrum i t beskrive hele den skrueformede rotor, hvis stigning altså kun er det halve af statorens.

Rotoren giver en konstant tætning på tværs af rillen i statoren, og denne tætning går kontinuerligt gennem pumpen, så man opnår en ensartet, konstant fortrængt volumen.

De fire billeder på fig. 14 viser rotoren i fire på hinanden følgende stillinger under halv omdrejning — i pilens retning — i statoren. Man bemærker rotorfilens gradvise fremadskriden henover det tilsvarende stykke af statoren samt rotorspiralens flydning gennem statoren. Rotorens excentriske bevægelse overføres fra den hule aksel gennem en koblingsstang, som i

princippet ligner kardanakslen i en bil. MONO pumpen er en positiv pumpe, der besidder både stempelpumpens og

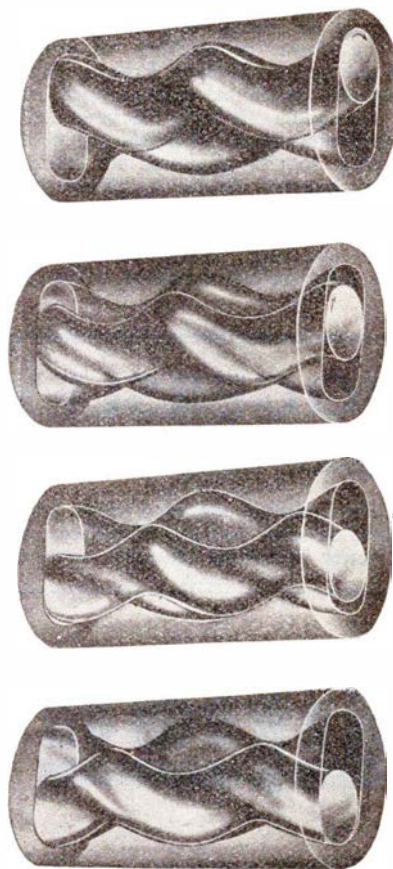
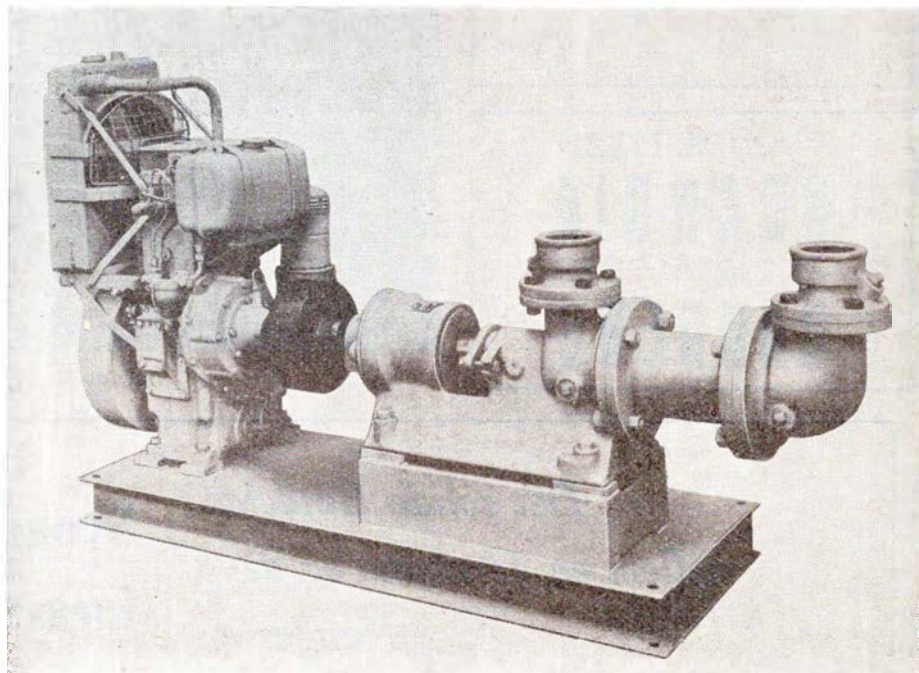


Fig. 14



MONO nødbrandpumpe

Tidstab og Kvalitet

er af afgørende Betydning, naar en Bus eller Rutebil skal males. Spørg os om Leveringstid og Pris — og regn saa selv Besparelsen ud.

Autolakereriet
»HØJGLANS«

N. Nicolajsen

Horsens - Tlf. 295 - 3058

Leverandør til DSB og Privatbanerne

centrifugalpumpens egenskaber, og har derudover fordele, som andre pumper ikke har. Pumpen er selvsugende op til 8 m V.S., idet den suger ligeså godt luft som vand. Den fordrer udelukkende vand stående i sig af hensyn til smøring mellem rotor og stator, og vædsken er overhovedet det eneste, pumpen kræver. Denne selvsugende egenskab gør pumpen særdeles anvendelig til brug for vandværker som hydroforpumpe, som sugepumpe fra slamtanke, som brandpumpe etc. Pumpen giver en ensartet ydeevne og ganske jævn gennemstrømning uden pulsering, og den er meget slidbestandig selv overfor stærkt slidende vædsker, fordi tætningslinien mellem rotor og stator stadigt skifter stilling.

SVOGERSLEV

Læssetransportøren

har i den forløbne roesæson været stærkt anvendt, og man har fra fabrikkens side med nogen spænding afventet sæsonens

Lifton

El-hydr. gaffelløftere
hydr. pallettrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 1283

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

slutning, så man kunne danne sig et billede af slitagen. Problemet er ikke at bygge en læssetransportør, der kan holde til alle strabadser, men at bygge en sådan transportør til den rigtige pris. Man har derfor søgt at finde en gylden middelvej, så man blev i stand til at fremstille en brugelig transportør til en fornuftig pris.

At behovet for en læssetransportør er til stede, er hævet over enhver tvivl. Derfor taler i hundredevis af udtalelser fra det roeproducerende landbrug, som er yderst tilfreds med den service, som jernbanerne på denne måde viser kunderne. DSB's besigtigelsesrapporter fra 1. distrikt synes at vise, at man med enkelte forbedringer kan bevare den nuværende type som hensigtsmæssig, alle forhold taget i betragtning, da det næsten enslydende viser sig, at være de samme dele, der slides uanset om transportøren er anvendt i Slagelse, Forsinge, Vårslev, Havrebjerg eller Sandved, hvilket sidste overhovedet ikke havde nogen reparation behov, og billedet tegner sig også enslydende for Fiskebæk, Marrebæk, Eskildstrup og Orehoved.

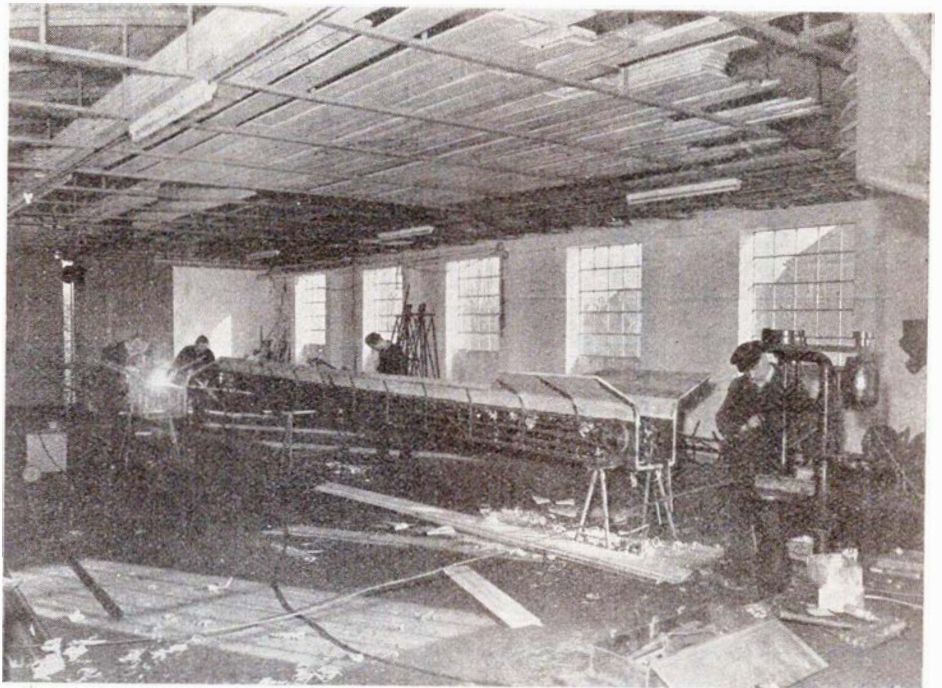
Det, at transportøren sjældent eller aldrig i længere tid betjenes af samme mand, betyder naturligvis også en forøget belastning, man sammenligne blot med en udlejningsbils levetid i sammenligning med en privatvogn.

Der er dog et par enkelte forhold ved transportørens betjening, som rette vedkommende bør have opmærksomheden henvendt på, da erfaringen har vist, at disse er af overordentlig betydning for transportørens uafbrudte drift.

Kæden bør altid holdes stram og den frasorterede jord bør fjernes så ofte som muligt, så den ikke får lov at hobe sig op om transportøren og derved blive årsag til, at sten o. l. sætter sig i klemme, hvilket meget ofte medfører brud.

Et naturligt slid vil selvfølgelig altid forekomme, bl. a. på det øverste kamhjul og på transportgriberne, men det materiale, der nu foreligger på basis af indberetninger efter een sæsons brug, vil give sig udslag i en forbedring af de dele, der har vist sig særlig udsatte for slid. Lokomst. Christensen, Slagelse, fremkom med forslag til anbringelse af et par støtteben, som vil bevirke, at der bliver plads til et stort jordlag under kæden. Disse ben udsendes af fabriken uden beregning, men forudsættes anbragt ved lokal foranstaltning. I det hele taget er Svogerslev Maskinfabrik lydhør for enhver saglig kritik og indstillet på meget vidtgående service, så er der et eller andet i vejen med Svogerslev Læssetransportøren, lad så være at gå om skumle, men sæt Dem omgænde i forbindelse med fabriken.

JN.



Interiør fra Svogerslev Maskinfabrik

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

Svogerslev
Læssetransportøren

FORENINGS-MEDDELELSER



DSB Skytteforening Kh.

DSB Skytteforening deltog den 6. og 7. marts i en konkurrence arrangeret af Slotsholmens Skyttelaug, København.

DSB vandt holdmesterskabet med 890 points foran Slotsholmens Skyttelaug, der opnåede 889 points. Holdene bestod af 10 mand. Der deltog ialt 8 foreninger.

Den 25. februar afholdt DSB Skytteklub, Århus, og DSB Skytteforening Kh., en handicapskydning på hjemmebane. Konkurrencen gjaldt skydning om en vandrepokal indstiftet af begge foreninger i fællesskab.

Holdet bestod af 8 mand, og Århus vandt pokalen første gang med 98,2 points, København fik 97,675 points.

Individuelle præmier:

Nr. 1. E. K. Cramer, Århus: 96 P. (rene points).

Med handicaptillæg:

Nr. 1. Rosa Nielsen, Århus 98,6 P.
» 2. Robert Sørensen, Århus .. 98,2 »
» 3. Th. Olsen, Århus 98,2 »
» 4. Knud Andersen, Kh. 98,2 »
» 5. Lundsgård, Kh. 98,2 »
» 6. Åge Clausen, Århus 98,2 »
» 7. Maja Pedersen, Århus 98,0 »
» 8. Christoffersen, Århus 97,8 »
» 9. P. M. Arnbo, Kh. 97,8 »
» 10. H. Hindahl, Kh. 97,8 »

Der deltog ialt 45 skytter fra begge foreninger.

DSB Skytteforening, Kh. slutter vinter-skydningen den 8. april d. å. og pokaler og præmier uddeles ved afslutningsfesten den 28. april d. å.

Opmærksomheden henledes på, at indtegningen til ovennævnte fest, som afholdes i Frederiksberg selskabslokaler, slutter den 22. april d. å. Menuen består af: Sildeanretning, varm ret og ostesnitter, 1 øl til maden og derefter kaffe. Prisen pr. kuvert er 8 kr., resten yder foreringen i tilskud, og så er der bal bagefter. Kom nu allesammen og deltag i denne fest, ikke alene for festens skyld, men kom ind og vær med at hylde de pokal- og præmie-tagende.

Den 30. marts afholdt DSB Skytteforening Kh. den årlige pokal- og præmieskydning sammen med Posten København i Forsvarsbrodrene på 15 meter.

DSB Skytteforening Kh. blev nr. 1 med 90,4 p. Posten fik 88,9 p.

DSB vandt dermed pokalen til ejendom. Individuelle præmier:

Nr. 1. Josefsen, DSB 93,0 p.
» 2. C. B. Petersen, Posten 92,0 »
» 3. Henry Petersen, DSB 91,0 »
» 4. K. V. Nicolaisen, Posten .. 91,0 »

DSB Skytteforening Kh. begynder sommerskydningen på Amager søndag den 25. april; der skydes i år hveranden søndag på 200 m og hveranden mandag på 50 m, første gang på 50 m den 3. maj (i Ryparken).

DSB Skytteforening Kh. optager nye medlemmer såvel på skydebanerne som ved henvendelse til undertegnede.

E. A. Nielsen.

Et liv i arbejde

Erindringer fra 1870—1900

Under denne titel har Nationalmuseet i rækken under Industri-, Håndværker- og Arbejderundersøgelser ladet udgive erindringer fra 1870—1900 af P. D. Pedersen, der var Dansk Jernbane Forbunds første formand. Den nu 92-årige, tidligere pakmester ved statsbanerne har givet en tids- og levnedsbetragtning fra omkring sammenslutningen af jysk-fynske og sjællandske jernbaner. Efter en kort beskrivelse af barn- og ungdom tegner han et fint billede af datidens forhold for jernbemanden, og samtidig får han givet et islæt af politiske forhold omkring brydningerne med tjenestemændenes kamp for dannelse af faglige organisationer. Beskrivelsen er krydret med historier, der

ikke er uden lunc, og episoden omkring ham selv, hvor daværende trafikminister, baron Rysensteen, tvangsforflyttede Pedersen til Varde, fordi han lod sig opstille som socialdemokratisk rigsdagskandidat, mangler heller ikke. Bogen bør læses af enhver jernbanemand, ligesåvel som den har interesse uden for disses kredse, og den kan trygt anbefales.

Ved indsendelse af nedenstående bestillingsseddel kan interesserede erhverve bogen.

Udfyld nedenstående kupon, læg den i en kuvert og send den til

Nationalmuseets Publikationsfond,
Frederiksholms Kanal 12,
København K.

og er kuponen ikke påført andet end navn og adresse, sendes den som tryksag i åben kuvert for 12 øre.

Fremads Bøger

En mægtig vikingeroman.

I rækken af dejlige billigbøger udsender FFB nu Gunnar Gunnarssons berømt historiske roman »Edbrodre«, en farverig og handlingsmættet beretning om de to norske vikinger Leif og Ingolf, som omkring år 900 tilegnede sig Island. I bred og stærk rytme føres man gennem den storslåede roman — ja, der var karlfolk til dengang. Men der var også plads til rene og smukke følelser, således er forholdet mellem Leif og den smukke Helga en gribende kærlighedsfortælling, som man husker længe. »Edbrodre« er et kup for FFB og for de mange tusind abonnenter, som er godt på vej til at skabe sig en usædvanlig fin bogsamling — for næsten ingen penge.

Send mig _____ ekspl. af P. D. Pedersen: Et liv i arbejde, erindringer fra 1870—1900. Beløbet, 3,85 kr. pr. ekspl. bedes taget pr. efterkrav ved bogens levering.

Navn:

Stilling:

Postadresse:

Til

Nationalmuseets Publikationsafdeling,
Frederiksholms Kanal 12, København K.

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



Roslev.

O. trafikassistent F. J. Grove, Århus, er ansat som stationsforstander ved Roslev st., hvor stationsforst. J. A. Christensen e. ans. er forflyttet til Ulfsborg st.

Dødsfald.

Pens banearbejder Jørgen Jensen, Esbjerg, 82 år.

Pens. rangermst. L. P. Madsen, Fredericia, 81 år.

Pens. banearbejder N. C. Madsen, kol. 1 Kh., 81 år.

Pens. stationsforst. N. B. Buchwald, Viborg, 80 år.

Pens. lokofører Søren Andersen, Skanderborg, 80 år.

Pens. banearbejder Fr. Johansen, Forlev, 78 år.

Pens. togfører A. C. Nielsen, Tønder, 76 år.

Pens. lokofører A. C. E. Horn, Viborg, 76 år.

Pens. stationsforst. A. J. Jepsen, Vojens, 75 år.

Pens. pudser Jens Kjær, Thisted, 74 år.

Pens. lokofører Kjeld Hansen, Varde.

Pens. lokofører Valdm. Hansen, Nyborg, 73 år.

Pens. togfører Niels Petersen, Kh., 73 år.

Pens. stationsforst. H. C. Andersen, Glostrup, 72 år.

Pens. stationsforst. A. F. Heeager, Bedsted Thy, 71 år.

Pens. lokofører R. J. Jensen, Thisted, 69 år.

Pens. stationsmst. J. C. Hermann, Stenløse, 67 år.

Togrevisor N. H. Hermansen, Kh., 67 år.

Lokofører Andr. Lousholt, Rudkøbing.

Stationsmst. Aksel Larsen, Vejby, 62 år.

Overbanemester M. Christensen, Vordingborg, 61 år.

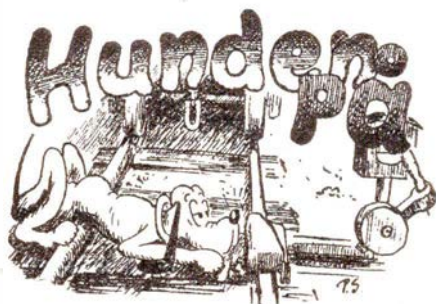
Baneformand Kr. Nielsen, Hovedgård, 60 år.

Stationsbetj. Johs. Olsen (Højrup), Kolding G., 59 år.

Pakmester R. C. Rasmussen, Kh., 49 år.

Banevogter Nic. N. Poulsen, Fårup, 49 år.

Trafikekspedient L. Siggaard Sørensen, Hørning, 30 år.



Indberetning.

Ifølge ordresamlingen skal indberetninger være korte, klare og koncise.

Denne forskrift mente en stationsmester at have holdt sig efterrettelig, da han indberettede et rangeruheld med følgende mønster-rapport:

»Manden fløjtede, vognen væltede, mandskabet var på sin plads — og det er jeg glad for«.

Men det var distriktet selvfølgelig ikke — det var ikke nok.

Fra »Bakkesæsonen«.

Han kom direkte fra »Bakken« og havde været så uheldig at komme til at kaste op i kupéen.

Sådan koster, men han nægtede konsekvent at betale, hvorfor inspektionskontorets vagthavende oplæste den pågældende lovparagraf. Dette fik imidlertid »sigtede« til at hæve sit defensorat i et højere plan ved at påstå, at han overhovedet ikke havde kastet op.

Han havde hikket, det ville han indrømme, og der var måske fulgt lidt rugbrød med, men mod hikke havde han ikke fået forståelsen af, at der var lovforbud.

I byretten var der imidlertid ikke noget der hikkede.

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

Arnold Hansen

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

Medicin.

»Hvad er det for en medicin, De får?« spurgte en obm. en sygemeldt ledvogter.

»Jeg ved det ikke, — det er noget, jeg har købt på auktion!«

Fy!

På en af Jyllands bedre stationer var en trafikass. en dag gerådet i skænderi med damen i aviskiosken, og det endte med, at assistenten trak sin meningslinier op ved at titulere hende med: »Kælling!«

Stationsforstanderen, overfor hvem »tiltalte« havde beklaget sig, bebrejdede assistenten det brugte ord, idet han stærkt understregede: »Hende må De skam ikke kalde en kælling — hun er jo slet ikke gift!«

Grimt uheld.

En banearbejder havde tabt sin jakke ned i en ildelugtende kloak, og da det ikke ville lykkes at bjerge den, trostede baneformanden ham med, at han nok skulle se at skaffe ham en anden.

»Joh, tak«, svarede han, »men det er nu ikke så meget for jakkens skyld — men min frokost ligger i lommen!«

Afbrydelser.

En folkedemokrat havde fået ordet i en forsamling og stod nu på talerstolen, men kunne ikke rigtig komme i gang.

Tilhørerne sad meget rolige og — — afventende.

Da greb dirigenten ind, idet han let bebrejdende vendte sig til forsamlingen.

»De må ikke forstyrre taleren ved ikke at afbryde ham!«

Indberetning.

En ganske ung trafikassistent havde på tidligt tidspunkt af sin løbebane med stort held deltaget i højnelsen af landets produktion — af gammelt jern, formedelst et utidigt sporskifte.

Han sluttede sin indberetning: »Fejlen bedes — så vidt muligt — undskyldt« og undertegnede sig: »— den fungerende skyldige«.

... og så var der —

pakhus-overportør Hansens lille søns uforgribelige — og vel nedarvede — opfattelse, at Elias var faret til himmels i en ILGODSVOGN.

BRDR. HØNGAARD

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

Auto-Duco Lakereri

v. Frede Frost
Lastbiler, Vare- og Personbiler
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hobrovej 76
Aalborg . Tlf. Alba 10446

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

Vejele

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.
Vejele . Skovgade 14 . Tlf. 1468

Erik Madsen & Søn

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

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

Th. Weissenborn

Smede- og Maskinværksted
Gas - Vand - Sanitet - Varme

Vejele . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Langaa . Aagade 17 . Tlf. 41

Husk

Anna Andersens Eftf.

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

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 Autoelekro

Bosch Service
K. Staunbjerg
Udf. Arbejde for DSB-rutebiltj.

Viborg - Trekonervej 4 - Tlf. 1773

Phillipsen & Hall ½

Aut. Elektroinstallatører
Elanlæg udf. overalt i Landet
Radio - Køleanlæg - Lys - Kraft

Viborg, Sct. Mathiasgade 58, Tlf. 173-174

Randers

Gørup Christensen

EL Installationsforretning



Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

Johannes Faarups Eftf.

Georg Skou
Material- Farve- og Tapethandel

Kirkegade 11
Randers - Tlf. 315

Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

v. Poul Sørensen

Udfører Arbejder for DSB
Rutebiltj.

Bjerringbro - Reberbanen 1 - Tlf. 62

Sv. Kjeldsen

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for DSB

Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

**Gør Deres indkøb
hos vore annoncører**

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. Engelbredt & 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

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



Ejnar Lange

Slagtermesterforretning
Kød - Flæsk - Paalæg

Herning . »Fredhøj«
Tlf. 1739

Herning Elektra

Boch-Service
Reparationer - Salg - Service
Leverandør til DSB

Herning - Østergade 27 - Tlf. 1520



Ikast Vulkanise- ringsanstalt

v. Einer Madsen
Udf. Arb. for DSB

Ikast . Østergade 26
Tlf. 140

Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.

Karup . Viborgvej 27 . Telf. 59

Fyn

Odense Støvsuger Central

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

Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

Aksel Lykke Jørgensen

Landsretssagfører
Frits Steffensens Eftf.

Odense . Vestergade 62
Tlf. 1428

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 . Læssogade 15 . Tlf. 3430

C. H. RAVN SØRENSEN

Speciallæge i Øjensygdomme

Konsultation: Svaneapoteket

Vestergade 23, Odense, kl. 12,30-14

Lørdag kl. 12-13 samt efter aftale

Tlf. 15915 . Privat- 5315

Henry Olsen

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense . Carl Bernhardsvej 40 . Tlf. 9158

Fyn

M. Pedersen

Glarmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense . Kongensgade 69 B

Tlf. 4515

A. V. Löwenstein

Malermester

Odense - Østerbro 112 - Tlf. 11691

Axel Justesens Bageri

Altid friskbagt Brød og Kager

Spec.: Lækre Fødselsdagskringler

Leverandør til DSB

Nyborg . Adelgade 9 . Tlf. 133

H. Andersen

v. J. Jensen

Smed og Karetmager

Udfører Arbejder for D.S.B.

Faaborg . Vestergade 20 . Tlf. 275

Sjælland

Chr. V. Jørgensen

Murermester & Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Ugerløse . Tlf. Ugerløse 150

Sjælland

Det er Kvalitetsbrød fra

Thers Bageri

man forlanger.

Leverandør til DSB

Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

Chr. Petersen

Blikkenslagermester

Sanitet, Blikkenslagerarb., Centralvarme

Udfører Arbejder for D.S.B.

Hvalsø . Jernbanevej 8 . Tlf. 53

Harald Larsen

Bageri & Conditori

Altid friskt og lækkert Bagværk

Morgenbrød bringes

Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

Køge

Installationsforretning

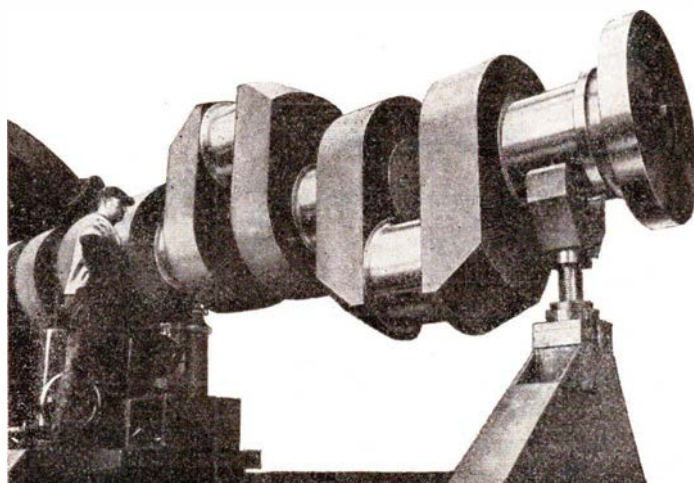
Brdr. Olsen

Udf. Arbejder for DSB og Privatb.

Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301

A/S Sydsjællands Jernforretning

telf. — Næstved — 3300



Repræsentant:

OLUF RØNBERG TEKN. AFDELING A/S

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

GHH

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE WERK STERKRADE • OBERHAUSEN-RHEINLD.