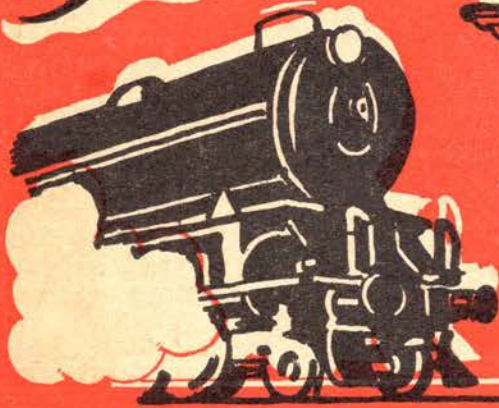


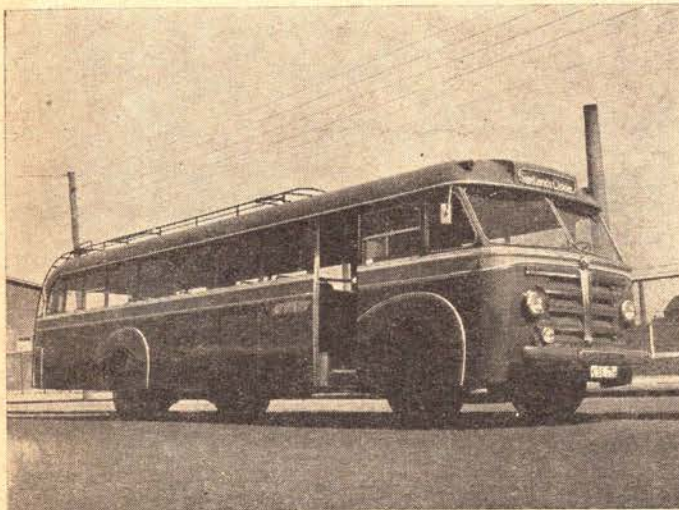
Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



*Odsherredsbanens smukke nye
Bus har moderne Karosseri
helt af Letmetal udført efter
svejsisk Patent af...*

Lettere Vogn

Mindre Vægtafgift

Flere Passagerer

Mindre Gummislidtage

Mindre Brændselsforbrug

Større Accelerationsevne

Hurtigere Leveringstid

Færre Reparationer

Aabenraa Karosserifabrik

TØNDERVEJ 58 . PETER PETERSEN . TLF. AABENRAA 2985-8296

Holbæk

Ønsker De fin frisk Fisk — saa

Fiskernes Fællessalgsforening

Holbæk . Tlf. 61

Aktieselskabet

Chr. Andersens Maskinfabrik

Holbæk . Smedelundsgade 61
Tlf. 52 - 752

Holbæk PAPFABRIK

Aktieselskab

A/S Carl Petersen

Holbæk Tømmerhandel

Holbæk
Tlf. 20 - 620

Tlf. Holbæk 890

Banegaards-Kiosken

Kiosk . Garderobe

Chr. Skov

Holbæk . Tlf. 1262

Jernbane- Restaurationen

Olaf Rasmussen

KOLONIAL EN GROS

Holbæk . Algade . Tlf. 1975

KUL . KOKS
Benzin . Brændselolie

Handelskompagniet ½

Kulimport

Holbæk . Telefon 990

Holbæk

Holbæk Kulkompagni

Kul . Koks . Brændselolier

Holbæk . Ny Havn . Tlf. 7

Theodor Petersen's Eftf. A/S

Kolonial . Korn . Foderstoffer
Brændsel . Jern . Rør
Sanitet . Centralvarmeartikler

Holbæk . Algade 3 . Tlf. 24 - 469

Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen
Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme

Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19
Tlf. 1558 Privat: Tlf. 1639

Holbæk Gravmonument- forretning og Stenhuggeri

Knud Knudsen

Holbæk . Jernbanegade 20 . Tlf. 778

Maskinfabriken »Vulkan«

Holbæk

Stokeranlæg - Oliefyrringsanlæg
Patenterede i Ind- og Udland

Odense

Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges
kontant eller Rate.
Reparationer af enhver Art udf.
Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

Aksel Lykke Jørgensen

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

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer
Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

»GOURMET«

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

Odense

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 15315

Møller & Co., Odense ½

Fabrik for

akkumulatorbatterier til el-værker,
automobiler, motorcykler,
radio, skibe, telefon m. m.

Odense . Asylgade 16 . Tlf. 3343

Malerfirmaet

Andersen & Holst

Udfører Arbejder for DSB
Østre Stationsvej 13
Odense . Tlf. 284 - 1390

Ove Johansen

Slagtermester
Alt i hjemmelavet Paalæg
Sdr. Boulevard 49
Odense . Tlf. 6417

De køber med Fordel Deres
Forbrug af
Kød - Flæsk - Paalæg

Hos H. L. Rasmussen

Nørregade 71 . Tlf. 2552
Odense

Georg Karnøe Landsretssagfører

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

Aage Rasmussen

Kolonial, Vin & Delikatesser
1. Kl. Varer - Billigste Priser
Odense
Albanigade 22 . Tlf. 1780

Hans Rasmussens Sønner

Slagtermestre
1. Kl. Kviekød . Kalvekød
og Flæsk
Nørregade 40
Odense . Tlf. 1251

Den cooperative Malerforretning

Forretningsfører: C. Langkilde
Bygningsarbejde . Skilte
Dekorationsarbejde
Odense . Ny Vestergade 5
Tlf. 12133 - 13871

Henry Olsen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense. Carl Bernhardsvej 40. Tlf. 9158

Josef Franke

Kød - Flæsk - Paalæg
Altid 1. Kl. Varer

Odense - Fisketorvet 2 - Tlf. 6218

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

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

Bolighjernet

THORVALDSSENSVEJ 1
TELEFON EVA 6769



H. C. Ørstedvej (Linie 3)

Thorvaldsensvej (Linie 29)

Leverandør til Statsfunktionærene gennem en Aarrække

Altid 100 Møblementer paa Lager

Benyt Dem af vort fordelagtige Kontosystem

JUNI 1954

INDHOLD:

| | |
|-----------------------------------|----------|
| Millionerne ruller..... | Side 143 |
| Månedens emner | « 144 |
| Sagt og skrevet | « 145 |
| Månedens aktuelle | « 145 |
| Erindres det | « 146 |
| Det er ikke alle, der ved | « 151 |
| DSB loko fra 1864 | « 151 |
| Vandel-Grindstedbanen 40 år | « 152 |
| Horsens Privatbaners jubilæer.... | « 153 |
| Mens vi venter på tog | « 155 |
| Jernbane-rutebilerne | « 157 |
| Måneds-magasinet | « 158 |
| Model jernbane | « 159 |
| Privatbane nyt | « 161 |
| Ud og ind | « 161 |
| Foreningsmeddelelser | « 162 |
| Fra vor telegramhal | « 163 |

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

Aarhus

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Udfører Arbejder for D.S.B.
Reparationer og nyt Arbejde
fra eget Værksted

Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 23408

G. V. Schive

Insenkram - Køkkenudstyr
Lev. til Jernbanepersonalet
Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 26191

M

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 tlf DSB Personale
Aarhus . Chr. Købkesgade 25
Tlf. 22053

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalføjter - 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

Anton C. Nielsen

Korn og Foderstoffer
Aarhus - Hinnerup

Skolebakken 11 . Aarhus
Tlf. Aarhus *3 59 55



Tlf. Hinnerup 65

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.
Tlf. 60193

Otto Knudsen

Aut. Elektro-Installatør
Udfører Arbejder for D.S.B.
Voldbækvej . Tlf. Aarhus 60 234
Brabrand

Silkeborg

Kemisk Tøjrensning
Presning og Farvning

Trikohl Renseriet

Silkeborg . Søndergade 19
Tlf. 1262

Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager
Silkeborg . Søndergade 36
Tlf. 521

Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester
og Vejarbejder
Udfører Arbejder for D.S.B.
Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

Husk

Anna Andersens Eftf.

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



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

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.

Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører
Nybygning - Ombygning - Reparation
Udfører Arbejder for D.S.B.
Vejele - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

SV. KJELDEN
Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

M. Ottesen & Søn

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

P. Skov & Søn

v/ Einer Skov
Nybygning . Ombygning . Reparation
Udfører Arbejder for D.S.B.
Børkop . Tlf. 16

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

M. Dalsgaard

Aut. Installatør u. E. G. O.
og Bjerringbro E/V
Udfører Arbejder for D.S.B.
Bjerringbro . Storegade 8 . Tlf. 113

Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

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

MILLIONERNE ruller...

Når man ser på Statsbanernes ny-anlæg og moderniseringer, det være sig stationer, banegårde, sporforlægninger, anlæg af dobbeltspor, kostbare forandringer af signalsystemer og meget andet, får man uvilkårligt indtryk af, at det må være en blomstrende forretning, der giver penge i kassen og forbereder sig på en stadig stigende trafik, og som derfor lader millionerne rulle til disse forberedelser i bevidsthed om, at de kommer igen med renter.

Men når man så ved, at forretningen mildest talt ikke går så strålende, at der ikke er nogen udsigt til, at det vil blive bedre i den kommende tid, og at der tværtimod, i hvert fald hvad godsbefordring angår, må forventes en yderligere nedgang som følge af konkurrencen fra landevejstrafikken, må man undres over, at der ofres så mange penge på jernbanerne. Selvfølgelig skal materiellet holdes i orden, forbedres og moderniseres, hvis ikke banerne i løbet af kortere tid helt skal slæes ud og nedlægges. Sporene, det rullende materiel og signalanlæg skal være egnet til hurtigkørsel, vognene skal være tidsvarende, pæne og bekvemme, ligesom udviklingen af Københavns nærtrafik nødvendigvis kræver kostbare nye anlæg, men alt det øvrige?

I Langå har man bygget en ny stationsbygning. — *Hvorfor?* Den gamle var solid nok og kunne have stået i hundrede år endnu. Den har gjort god fyldest hidtil, og ingen venter forøget trafik på dette sted, tværtimod, efterhånden som flere og flere af togene føres direkte igennem fra Viborg og Silkeborg til Århus og Randers bliver der mindre og mindre brug for stationsbygningen. I Skive og Brønderslev ar-

Er det rigtigt — eller er det forkert ...

bejdes der på anlæg af helt nye stationer, der placeres på helt andre steder end de nuværende, en overmåde kostbar historie med store sporforlægninger, anlæg af nye stationspladser m. m. — *Hvorfor?* De nuværende stationer har kunnet klare trafikken hidtil og ville kunne gøre det i en uoverskuelig fremtid.

I Hobro er lige fuldført en omlægning af hele stationspladsen, og i Skanderborg arbejdes der på noget tilsvarende. Altsammen noget som koster masser af millioner og som ikke synes indlysende nødvendigt, noget som man skulle mene, en forretning, der går dårligt, ikke ville indlade sig på og heller ikke ville kunne skaffe pengene til. Der koster millioner på nye signalanlæg, hvor de hidtilværende er upåklagelige og kunne gøre fyldest endnu langt ud i fremtiden. Og der bygges dobbeltspor mellem Lunderskov og Tinglev samtidig med, at man leder den trafik, der krævede dobbeltsporet, over Gedser—Grosenbrode og søger at få Rødby—Femeren linien bragt til fuldførelse. Man undres, og man tænker: Det er hul i hovedet det hele. Ja, man siger det også. Og hvis Statsbanerne var et privat foretagende, kunne man måske have ret.

Men Statsbanerne ejes af staten og er en del af staten. Det forandrer sagen. For staten har mange hensyn at tage. Hensyn som giver sig udslag i alt, hvad staten har med at gøre, selvfølgelig også i Statsbanernes dispositioner, og hvis man be-

tragter disse ud fra dette standpunkt, kan det hele tage sig ganske anderledes ud.

Hvis staten har råd til f. eks. at bygge en ny flot stationsbygning i Langå og finder, at det kan pynte op i landskabet og af andre grunde også være ønskeligt, hvorfor i alverden så ikke bygge den? Hvis man i Skive og Brønderslev ønsker nye banegårde, og sådanne også kan være hensigtsmæssige for banerne, hvorfor så ikke bygge dem og foretage de nødvendige forlægninger? Vel at mærke, hvis midlerne dertil, arbejdskraft og materialer er disponible. Hvis man betragter staten som os allesammen, koster det hele formodentlig ikke en eneste øre. Den altovervejende del af pengene bliver jo her i landet, og hvad vi nødvendigvis må købe i udlandet, bliver til syvende og sidst betalt ved, at vi til gengæld sælger mere ud af landet, end vi ellers ville kunne afsætte. Set på denne måde er det hele kun et puslespil, hvor det bare gælder om at placere de forhånden værende ressourcer af alle slags på de rigtige steder. Altså på de steder hvor de skaber størst mulig tilfredshed for det størst mulige antal mennesker.

Det, som forplumrer forholdet, er kun det, at snart betragter man Statsbanerne som en privat forretning, der skal svare sig eller likvideres, og snart betragter man dem som staten, der bør sørge for, at borgerne bliver tilfredsstillet, det være sig i kravet om arbejde, om pyntelige moderne bygninger, hensyn til anden trafik, byernes trivsel og velfærd osv. Og man glemmer, at det er de af os selv valgte mænd, som, i form af folketing og regering, bestemmer det hele. *Aros.*

Månedens emner...

Nye opholdsværelser

Der er konstrueret en ny type af overnatnings- og hvileværelser for det kørende personale, modellen er udført i naturlig størrelse i opholdsbygningen ved Helgoland maskindepot, og derefter skal fremtidig sådanne værelser indrettes rundt omkring i landet. Ved første øjekast ser et sådant værelse meget tiltalende ud med nye, pæne moderne møbler, lyse gardiner og harmoniske farver, så det kan ikke undre, at begejstringen er stor hos de, der får modellen forevist og skal udtale sig om sagen.

Men når værelserne har været i brug så længe, at de ikke mere er nye og rene og ikke mere har nyhedens interesse, skal det utilfredsstillende ved dem nok komme frem. Værelserne er for små, meget for små, de er nærmest celler. Ja, der findes antagelig ikke i vore fængsler celler af en så ringe størrelse. Man kan påstå, at dette er en fordel, fordi et lille rum er billigere at opvarme end et større, men det er da også den eneste fordel, der kan være. Det er vanskeligt at holde en passende temperatur i et så lille rum, en enkelt pipe tobak eller en cigar er nok til at forpuste luften, og et åbentstående vindue giver i et så lille værelse en ulidelig træk og ubehag. Desuden vil selve opholdet i en sådan celle virke deprimerende.

Det fremhæves som en fordel, at møbelbetrakket er mekka i stedet for læder som hidtil. Men det er en yderst tvivlsom fordel. Vi ved jo af erfaring, hvor snavset alting bliver i bygninger, der ligger lige ved en banegård eller remise, og et læderbetræk kan tørres af og holdes rent, men mekka kan ikke holdes rent ved nogen hidtil anvendt metode. I løbet af kort tid er et sådant betræk så snavset, at det smitter af, ikke så det kan ses på de mørke uniformer naturligvis, men på hænder og skjortearmer ses det. De, der benytter værelserne, er ikke altid så hensynsfulde og renlige som ønskeligt, og de, der skal holde rent, heller ikke. Endelig er et lille rum med forholdsvis mange møbler i sig

selv vanskeligt at holde rent. Derfor er mekka, hvor pænt det end kan se ud som nyt, ikke så velegnet som læder til betræk sådanne steder.

Det hele er slet ikke så fremragende, som det ser ud til, når man lukker døren op og kigger ind. Bare en meter mere på hver led og læder i stedet for mekka, så ville man kunne tale om forbedring.

En brokkasse

Stationspladsen i Struer er blevet moderniseret, et nyt signalanlæg er taget i brug, og alt er såre godt. Det vil sige, ikke alt. Langs den ene side af stationspladsen lige fra stationen til remisen står langs den ellers så smukke skråning op mod Sortesti en række skure, barakker, mindre stenbygninger m. m. De fleste er gamle, lappede og tilbyggede, og det hele ligger blandet samlet i en pærevælling og ligner nærmest en kæmpe-brokkasse, hvad det for en del også er. Det ser gyseligt ud og mislæder både stationen og byen, som man uvilkårligt får et dårligt indtryk af, når man kører ind med tog og ser dette menageri. Mon de, der har med den slags ting at gøre, ikke kan se, at det ser forfærdeligt ud.

My-form

Om de nye My-loko er kønne eller ikke er en smagsag. Men at dømme efter de billeder, der har været offentliggjort af de kommende My'er, der skal bygges af Frichs og Burmeister, vil de blive alt andet end kønne at se på. Den form, man har givet dem i enderne, minder alt for meget om en vogn, som har tørnet for hårdt og derved fået enderne bøjet. Det ser absolut ikke godt ud.

Motor-støj

Som bekendt slår de nye My-loko enhver rekord inden for danske jernbaner hvor angår trækraft og hurtighed, og det samme er tilfældet, når det gælder om at frembringe støj. Er det absolut nødven-

digt, at motorvogne og motorloko laver et så infernalsk spektakel? Eller er det en børnesygdom, man kan komme ud over? I bilernes barndom var de heller ikke nær så lydlose, men nu til dags hører man dem næsten ikke, altså kan motorer arbejde uden at frembringe stærk støj, og man må derfor vel også kunne bygge motorkøretøjer til jernbanedrift, uden at de nødvendigvis frembringer en larm, der gør ophold på banegårdene til en lidelse, så man ønsker sig de gode, gamle, rygende og alt tilsvinende damploko tilbage.

Den private bilfærge paa Storebælt

Med en hyldest som om det var til en fuldstændig nyordning af biloverførslen på Storebælt, har dagspressen modtaget den private bilfærge »Betula«. Samtidig undres pressen højlydt over, at DSB ikke har kunnet finde på det samme. Al ting lader sig jo prente på papir, både når det gælder ros og kritik. Hvad om det havde været DSB, der havde vovet at byde bilisterne et sådant fartøj, så havde piben haft en anden lyd. Hvordan samme fartøj vil klare sig, når der viser sig nogen søgang på bæltet, er ikke let at se, og når det erindres hvilke ballader, der lyder dersom der kommer det mindste saltvands-sprøjt på biler, der befinder sig på en DSB-færge, bliver det ikke småting den private færge kommer ud for. Men det gør måske ikke noget, når det er et privat foretagende.

Det var nu ikke nogen større tilstrømning, der var til »Betula«s første tur fra Nyborg: 5 biler og 1 kølebil, og fra Korsør 4 biler.

SKAFOTTET

Blokade af DSB personale

DJF Københavns Fællesafd. havde arrangeret en aftenudflugt med DSB busser. Tilslutningen til turen blev langt større end beregnet, idet der skulle bruges 9 busser. DSB havde ikke så mange busser, der må køre uden for deres normale ruter, så formanden for fællesafdelingen hen-

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



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

Geston

Købmagergade 62 . Tlf. Palæ 1726

vendte sig derfor til *rutebilejer Iversen, De blå rutebiler, Valby*. Da han hørte, det drejede sig om DSB, skulle han ikke have sine busser ud at køre sammen med DSB. Da formanden derefter henvendte sig til andre biludlejningsforretninger i København, viste det sig, at der allerede var gået ildbud om, at der ville blive ringet fra DSB, så der var der heller ingen busser at få.

På udflugtsaftenen kom der alligevel 9 busser, og det blev en særdeles vellykket tur. — Men hvorfor skal det gå ud over DSB's personale, fordi S-togene har taget de passagerer, som De blå rutebiler for havde at køre med fra Husum til Valby?

Sagt og skrevet

Direktør P. H. R. Harboe

Den nye privatbanekommission er ikke nedsat for at aflive privatbanerne, men for at klare begreberne, inden de fleste kommunegarantier udløber i 1956. Dens udtalelser vil blive forelagt de tilskuds-ydende kommuner.

Bilimporten vil i år nå op på 240 mill. kr., hvilket er mere end landets samlede privatbaner har kostet at anlægge og modernisere.

Nationaløkonomisk er biler dyrere end baner, idet banerne er billige transportmidler, og myndighederne vil betænke sig to gange, før de lader den brede befolknings billige transportmidler forsvinde, fordi de »koster for meget«.

Overtrafikinsp. M. E. Jensen

— Jeg har masser af vidtspændende interesser. Jeg har mit lille job endnu et halvt år som medlem af skatterådet i Gentofte, hvor jeg har siddet siden 1931, efter at jeg i to perioder var medlem af kommunalbestyrelsen derude. Og hvad så? Ja, jeg studerer professor Bengt Strømgrens sidste bog om astronomi, og alt naturvidenskabeligt stof, jordens og solens tilblivelse, interesserer mig levende. Det turde være en passende beskæftigelse for en ældre herre. Jeg nærer ingen bekymringer om at få tiden til at gå.

Månedens AKTUELLE



»Fat mod, elskede! — Slå paraplyen op, BROEN overhaler os om et øjeblik!!«

Iøvrigt har jeg altid sagt til gamle, at hvis de ikke kan gøre anden nytte, så bør de henvende sig til Børnenes Kontor, Frelsens Hær eller Røde Kors for at skrive konvolutter. Det er altid en beskæftigelse og nytte, og blot man har noget at lave, så går alting.

Trafikmin. Carl Petersen

— Ikke altid er De enig med embedsmændene. De lod en 64-årig avancere indenfor Statsbanerne. Det vakte meget røre!

— Ja, det var en god partifælle. Han var indstillet med lige kvalifikationer med de andre, men de havde det fortrin, at de ikke var så gamle. Så sagde jeg til mig selv: Det skal ikke diskvalificere en mand, at han er socialdemokrat, og når jeg kunne tage en generaldirektør, der var et år for gammel, kunne jeg vel gøre noget lig-

nende en gang til. Man må ikke leve livet som efter en lineal. Der skal være regler, ganske vist, men et svinkearinde må man nok tage en gang imellem.

Stationsforst. Fr. Møller, Helsingør

— Hvordan kom De til at gå skinnevejen?

— Jeg var født til det; min far og farfar var jernbanefolk, og jeg var ældste søn i familien og skulle følge traditionen. Den gang bestemte man ikke som nu, hvad man ville være. Det afgjorde foræld-

Kaptajn Jespersen sagde:

★ Den der ikke sover mindst 56 timer om ugen, brænder sit livs lys i begge ender...



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 jyske stationer billigt og hurtigst over

TROLDHEDEBANEN

Skonhed, som De ikke aner,

findes langs *private baner*

ERINDRES DET...

For 50 år siden, juni 1904

Vacuum-Cleaneren eller sugerenseren (støvsuger) er benyttet ved forårsrengøringen i Sct. Jørgensborg. Motoren anbragtes i gården, og lange slanger førtes op ad trapperne lige til kvisten. De tykke Brysselertæpper, hvormed trapperne er belagte, blev suget ordentligt ud, og det morsomme apparat samlede stadig et nysgerrigt publikum, der ved samme lejlighed fik hat og klæder suget støvfrie, alle skulle prøve »Cleaneren« og mærke, hvorledes

rene. Senere fik jeg også lyst til at springe fra og komme til skovvæsenet. Min hobby var botanik . . .

Men jeg blev ved etaten og har ikke fortrudt det. Jernbanelivet har givet mig mange interessante oplevelser og opgaver, der har grebet mig. Men jeg interesserer mig stadig for naturen, for skoven, og slapper af dér, når jeg kan.

Distriktschef Humle

— Min 70 års dag er en sørgedag. Det er trist, når man skal sige farvel til et arbejde, man er glad for — og det er vemodigt for mig at forlade statsbanerne efter 54 års tjeneste.

Godseksp. H. Jacobsen, Fredericia

— Når man først bliver 70 år, skal man vist blive, hvor man er, og jeg tror nok, at min kone og jeg bliver i Fredericia. Men *hvis* vi flytter, så bliver det til Vrå. Mine gode venner her i Fredericia siger tit til os, at »det må da være pragtfuldt at slippe for at bo deroppe langt nord på, hvor det altid blæser, og hvor der er så fladt . . .«

Så kan jeg ikke lade være med at le, og når jeg svarer dem, at jeg skam sårner blæsten og de store vidders udsyn, så kigger de selvopgivende på hinanden. *Det* begriber de ikke et kvæk af. Men de er jo heller ikke dér oppe fra. Som vi andre — — —

den som en kæmpegle sugede sig fast, hvor man så anbragte den.

Uniformsspørgsmålet er nu nået et betydeligt skridt fremad, idet Generaldirektionen har besluttet at nedsætte en kommission til undersøgelse og overvejelse af spørgsmålet. Samtidig er stationsforstanderforeningen og jernbaneforeningen anmodet om hver for sig at vælge et medlem til kommissionen, en ganske naturlig tanke, der vil vinde påskønnelse. Stationsforstanderforeningen har naturligvis valgt sin dygtige formand.

Forbudet mod kortspil i statsbanernes færger og skibe er nu hævet, dog således at der kun må spilles kort i rygesalonen.

For 25 år siden, juni 1929

Den første af de 4 hos De Forenede Automobilfabrikker i Odense bestilte benzin-elektriske personvogne (Litra ML) er afleveret til statsbanerne i forrige uge, og de 3 efterfølgende vogne vil blive leveret i løbet af ca. 3 uger.

Vognen, hvis længde er ca. 20,9 meter, løber på 2-akslede jerntrucker, dens vægt er 41,4 tons. Med last regnes vognen til 5,2 vgl.

Kraftmaskinerne er 2 stk. 6-cylindrede benzinmotorer af amerikansk fabrikat »Continental« a ca. 125 hk. Vognenes maksimalhastighed er ca. 80 km/t.

Efter at driftsbestyrer Fagerlund ved de bornholmske privatbaner på grund af alder har søgt sin afsked, har banerne antaget havneingeniør J. Milner i Rønne som driftsbestyrer.

For nylig overtog maskinafdelingen det første af de hos A/S Frichs i fjor bestilte to dieselloko, og i det sidste par uger har lokoet været i regelmæssig drift på den sjællandske vestbane, dels i avistog, dels i persontog. Det næste loko er nu færdigt fra fabrikken og kører i disse dage prøveture i Jylland.

Dieselmotoren er en 6-cylindret 4 takts motor på 420 hk. ved 600 O/m med trykforstøvning af Frichs eget system, tryk-smurt overalt og fuldstændig indkapslet.

Lokoet er bestemt for 120 tons belastning, svarende til ca. 350 pladser i toget ved 70 km/t som maksimalhastighed, men har vist sig at kunne holde tiderne med 150 tons last. På prøveturen kortes uden vanskelighed 90 km/t, og ved denne hastighed havde lokoet en støt og rolig gang i sporet. Hastigheden har uden ulemper været bragt op til 107 km i timen, og strækningen Århus—Fredericia er med 5 standsninger tilbagelagt på 92 minutter, dvs. med gennemsnitshastighed 67 km i timen, hvilket bl. a. tilskrives lokoets evne til hurtig igangsætning.

Brændselsolieforbruget angives til 6 a 6½ øre pr. togkilometer ved normal belastning på den jævne sjællandske vestbane.

I tjenstfærdig stand vejer lokoet ca. 54 tons.

Jernbanemusæet

Lederen af museet, trafikkontrollør E. L. Parbøl, er trods de særdeles indskrænkede forhold, hvorunder de mange interessante og uerstattelige værdier præsenteres for museets besøgende, af den formening, at mange flere burde aflægge museet et besøg. For at de besøgende kan få så stort udbytte af besøget som muligt, har hr. Parbøl udarbejdet en vejledning, der ikke alene viser planer over lokaliteterne, men også indeholder en kortfattet beskrivelse af banernes historie ledsaget af nogle gode billeder fra museets forskellige afdelinger.

Jernbanemusæet, Sølvgade 40, København, er åbent hver onsdag fra kl. 12—16 i månederne april—oktober.



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. Frederiksen

Dagers Middag
2 Retter Mad
og Kaffe

325

Banegaardsplads



Telf. 191

Frisklavet Kaffe
hele Dagen
fra Kl. 6,30

Mindre Selskaber
og Spisninger
modtages

Folmer Stenumgaard

Odsherreds trafikskab

Direktør ERIK JOHANSEN, Holbæk, skriver om Odsherreds trafikproblemer

I ihærdig medarbejder ved »Jernbane-Bladet« har aftvunget mig et løfte om en artikel til bladet om det samarbejde mellem baner og biler, der nu igennem de sidste to år har været praktiseret i Odsherred, dels om den lokale kørsel, dels om kørselen Odsherred—København.

I et letsindigt øjeblik, midt i forberedelserne til sommerens højtrafik og for mit eget vedkommende sammenfaldende med forberedelserne til en Finlands-tur som deltager i »Nordiska Järnvägsmanneskabet«s kongres i Helsingfors, har jeg lovet ham artiklen.

Den er derfor blevet til under det almindelige feriepres og det sidste af den på Øresunds bølger og i et tog op gennem Sverige. Læserne får derfor tilgive mig, hvis artiklen synes lidt spredt, men måske kan det være gavnligt at se problemerne helt oppe fra det nordlige Sverige, hvor Odsherreds trafikforhold synes af knap så stor betydning, som når man sidder midt i pinsetrafiken på det hjemlige bjerg, der på et sådant tidspunkt så afgjort synes at være verdens navle.

Men til sagen!

Efter krigen og den nærmeste efterkrigstids afslutning tegnede trafikforholdene i Odsherred sig omtrent således:

Odsherreds jernbane besørgede en betydelig del af såvel den lokale som den gennemgående trafik, hvilket i alt væsentligt vil sige trafikken til og fra København. Under krigen havde et stadigt større antal københavnere slået sig ned i sommerhuse i Odsherred, og trods alle restriktioner er husenes antal vokset til over 4.000, hvilket er mere end en ti-dobling fra tiden før krigen. Odsherredsbanen (i forbindelse med statsbanerne) løste under og straks efter krigen trafikproblemerne efter evne, dvs. absolut utilfredsstillende, og banen fik i denne tid et ry på sig for upræcision, ubekvem og langsom befording som delvis — men også



DIREKTØR ERIK JOHANSEN

kun delvis — var uforskyldt, idet DSB må bære en meget væsentlig part af skylden for begge dele, blandt andet fordi de af DSB leverede gennemgående vogne overvejende hørte til de dårligste, der fandtes i landet, og den Sjællandske Nordvestbane hører efter traditionel opfattelse på disse kanter ikke til statsbanernes kælebørn, når det gælder materiel og køreplan.

Rutebilnettet i Odsherred bestod af fire »store« ruter fra Nykøbing Sjælland til 1) Kalundborg, 2) Slagelse, 3) Holbæk over Egebjerg (ved Isefjorden) og 4) Holbæk over Vig-Herrestrup (iøvrigt udgående fra Rørvig) og nogle mere lokale ruter, af hvilke banen havde koncession på ruterne Nykøbing—Rørvig og Nykøbing—Sjællands Odde. Hertil kom i 1947 yderligere en rute mellem Holbæk og Sjællands Odde, på hvilken banen også fik koncession.

Banen drev selv Nykøbing—Rørvig ru-

ten med den rutebil, som De ser afbildet hosstående. Den var ikke nogen skønhedsåbenbaring, og dens farve og dens udseende iøvrigt havde givet den navnet »Ligvognen«. Økonomien på ruten var ikke fremragende, men omsætningen var ej heller stor, og udgifterne var begrænsede.

De to Odden-koncessioner var bortforpagtede for en årlig afgift af henholdsvis 12 kr. og 1200 kr. — den førstnævnte naturligvis rent symbolsk. Ruterne overgik i 1949—50 til banens egen drift, og de har siden været drevet med pænt økonomisk udbytte.

De »store« ruter var i følge sagens natur jernbanens konkurrenter. For alle ruterne gælder, at indehaverne drev dem med dygtighed og med en stadig forbedring af vognparken. Indehaverens let forståelige ønsker om overtagelse af en stedse større del af trafikken medførte et stadigt pres om godkendelse af køreplansudvidelser.

Banens linieføring mellem Holbæk og Nykøbing var henvend 50 % længere end de konkurrerende rutebilers, og rutebilerens takster var — delvis som følge heraf — ikke uvæsentligt lavere end banens.

Private konkurrenter

De værste konkurrenter var naturligvis de to ruter mellem Holbæk og Nykøbing Sj., og det var kun en ringe trøst for banen, at de to ruters indehavere også indbyrdes konkurrerede på livet løs, og at forholdet dem imellem var lige så dårligt som forholdet til banen. Deres ture lå ofte til og fra de samme togforbindelser i Holbæk, og på ruterne fællesstrækning mellem Holbæk og Herrestrup kæmpedes bravt om erhvervelse af rejsende, en kamp som af og til kunne udarte sig til noget i retning af væddeløbskørsel.

Den glæde, man fra banens side muligvis kunne have følt over, at de to konkurrenter indbyrdes ødelagde hinanden, blev

HOLBÆK AUTO-LAKERING

v/ E. Søgaard Jensen

Roedsvej . Telefon 2490

Busser Personvogne



Tag til Odsherred

I ODSHERREDSBANENS TOG

Rejs i Odsherred

MED ODSHERREDSBANENS BUSSER

Ring til Holbæk 2080

Tryksager

af enhver art

Holbæk Ekspresstrykkeri I/S

Algade 22 . Tlf. *1030

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

Køber brugt Jernbanemateriel og gamle Accumulatorer til højeste Dagspris

Holbæk . Paralelvej . Tlf. 1167

Strandparkens Restaurant

Holbæk Tlf. Holbæk 616

Det ideelle Maal for Firmaskovturen. Foreninger og Selskaber indtil 400 Personer modtages.

Nyd den smukke Udsigt over Holbæk Fjord — smuk Park — Minigolfbane. — Musik og Dans hver Aften.

Restaurant

STRANDLYST

Ludvig Jensen

Jyderup Lyng pr. Vig . Tlf. Vig 88-27

Her er et godt Spisested med god Kaffe, gode Vine og hyggelige Lokaler med Plads til 5—600 Gæster. Høflig Betjening.



Jensen & Olsen

HOLBÆK . Tlf. 365

— alt elektrisk

kun af kort varighed. Amdrådet, der efter den gamle rutebillov var koncessionsgivende myndighed, beordrede som betingelse for fortsat koncession — for at undgå den for trafikens rette afvikling skadelige konkurrence — de to ruters indehavere til at indgå i et samarbejde om kørselen på deres ruter. Under medvirken af rutebilejernes sagfører, landsretssagfører Gideon i Nykøbing Sj. lykkedes det derefter de hidtidige konkurrenter at finde en form for samarbejde, i korthed gående ud på, at indtægterne deltes, returbilletter blev gyldige til valgfri benyttelse, og køreplanen deltes, så publikum fik flere ture at vælge imellem.

Dette samarbejde gjorde naturligvis ikke sagen lettere for Odsherredbanen.

Ulovlig rutebilkørsel

Foruden de foran nævnte koncessionerede ruter var tillige en vis ukoncessioneret — og som det senere viste sig ulovlig — kørsel ved at tage en stadig større del af den gennemgående trafik mellem København og Odsherred.

Et par sommerhusgrundejerforeninger ved den nordlige del af Sejrobugten havde igennem nogle år etableret kørsel i weekenden med turistbil mellem København og foreningernes område, uden at det, så længe kørselen foregik i beskedent omfang, forårsagede indblanding fra myndighedernes side.

Imidlertid indgik samtlige foreninger af sommerhusgrundejere i Odsherred i en sammenslutning, hvis formål i første række var at pleje rene grundejerinteresser, men den fornævnte begrænsede kørsel blev nu udstrakt til alle de sammensluttede foreningers medlemmer og til daglig kørsel i højsæsonen med en så kraftig begrænsning i adgangen til busserne, at foreningerne mente at have sikret sig at være på lovens grund.

Kørselen, der var dygtigt ledet, antog hurtigt et sådant omfang, at de koncessionerede befordringsmidler såvel banen som de med den konkurrerende bilruter måtte se deres indtjeningsmuligheder reducerede, og de koncessionsgivende myndigheder, der var bekendt hermed, bestemte sig til at lade den »illegale« kørsel prøve ved

domstolene, der sluttelig gennem alle 3 retsinstancer erklærede kørselen ulovlig.

Tvunget af konkurrencen med den illegale rute, men også ud fra ønsket om uden hensyn til denne konkurrence at betjene publikum bedst muligt, oprettede Odsherredsbanen i 1950 og 1952 et par sommer-ruter imellem Sejrobugtens sommerhusbebyggelser og de nærmeste stationer. Til ruterens betjening anskaffedes et par mindre, ældre vogne. Økonomien har stedse været dårlig, men ruterne tjener deres formål som føderuter til banen.

De små ruters oprettelse var ikke tilstrækkeligt til at give banen dens tabte trafik tilbage, men vel nok med virkende til at hindre yderligere tilbagegang.

Sommerhusgrundejernes »rute« kørte mellem Odsherred og Valby på ca. 2 timer. De hurtigste tog mellem København og Nykøbing Sj. brugte ca. 3 timer med en enkelt lidt hurtigere undtagelse.

Ved tiden omkring den nye rutebillovs ikrafttræden i 1951 var forholdet da det, at jernbanen følte sig gået for nær af både de koncessionerede bilruter og ikke mindst af den omsiggribende systematisk fortsatte illegale kørsel mellem København og Odsherred.

De koncessionerede ruters indehavere var utilfredse med, at de ikke uden videre kunne udvide deres køreplan, som de ville og med jernbanens forsøg på ved nedsættelse af køretiden, indførelse af gennemgående vogne og vise rabatter at søge at erhverve trafik. De var endvidere ganske på linie med banen — højst utilfredse med sommerhusgrundejerforeningernes rutekørsel.

Sommerhusgrundejerforeningerne — der jo repræsenterer en væsentlig del af det rejsende publikum — var på deres side meget utilfredse med det oprækkende forbud imod deres kørsel og startede en offensiv, for at få skaffet de vognmænd, der havde kørt for dem uden koncession, en officiel tilladelse til kørselen. Et af offensivens vigtigste led var en kampagne, der blev ført igennem en del af den københavnske presse, der efterhånden vovede sig ud i helt uhyrlige påstande om, hvilke rejsetider der var nødvendige med de eksisterende koncessionerede beford-



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

ringsmidler for at nå fra København op til sommerhusene i Odsherred.

Der opfordres til samarbejde

Det i henhold til den nye rutebillov nedsatte trafikudvalg for Holbæk amt ønskede ikke at se passivt til, hvordan udviklingen ville forme sig.

For at få orden i de lokale trafikforhold blev det som betingelse for koncessionernes fornyelse forlangt, at indehaverne af de større ruter måtte træffe en ordning med banen, så en alt for uhemmet konkurrence ikke skulle ødelægge banens og ruternes økonomi helt.

Fra de private rutebilejeres side var man ikke meget tilbøjelig til et realitetsbetonet samarbejde med banen. Den gensidige gennem årene oparbejdede mistro var ikke sådan at få bugt med.

Imidlertid fremkom der fra rutebilejerne en føler, om ikke banen sammen med dem kunne tænke sig at søge koncession på en bilrute Odsherred—København.

Fra banens side måtte man svare, at for et samarbejde om kørsel uden for amtet kunne etableres, måtte forholdene inden for amtet bringes i orden. Endvidere måtte man fra Odsherredbanens side bestemt forlange, at et eventuelt samarbejde også skulle indbefatte DSB, for så vidt disse ville være interesseret i et sådant »blandet« selskab.

Der førtes mange og lange drøftelser imellem det nedsatte forhandlingsudvalg, som fra banens side bestod af borgmester Lading Petersen, Nykøbing Sj., og under tegnede, fra rutebilejernes side af ejeren selv med bistand af landsretssagfører Gideon. Forhandlingerne var flere gange ved at blive sprængt, fordi opfattelserne var for forskellige og interesseudsættningerne for store, men det lykkedes dog til sommerkøreplanen 1952 at blive enige om en ordning af trafikforholdene mellem Holbæk og Nykøbing Sj. m.v., gående ud på i store træk:

- 1) Odsherredsbanen og rutebilerne holder samme takster mellem Holbæk og Nykøbing Sj.
- 2) Lokale returbilletter kan benyttes i flæng mellem banen og rutebilerne,

medens gennemgående jernbanebilletter ikke kan benyttes til rutebilerne.

- 3) Alle indtægter på de to ruter mellem Holbæk og Nykøbing Sj. (-Rorvig), samt mellem banens 3 ruter Holbæk-Sjællands Odde, Nykøbing-Sjællands Odde og Nykøbing-Rorvig sammenlægges efter hver måneds udgang og deles derefter ligeligt mellem banen og de to private ruters indehavere.
- 4) Hver af de tre parthavere sørger for kørslen på sine egne ruter, idet kørselsbyrden regnes at være ens på de tre områder.
- 5) Indtægterne kontrolleres af Odsherredsbanen.
- 6) Parthaverne forpligter sig til i fællesskab at søge koncession på en rute i sommersæsonen mellem Odsherred og København.

Amtets trafikudvalg gav hurtigt ordningen sin velsignelse, og den har siden sommeren 1952 bestået uforandret.

Det dannede interessentselskab gik derpå i gang med at søge koncession til kørsel Odsherred—København, idet den af sommerhusgrundejerne startede foran omtalte pressekampagne efterhånden hav-

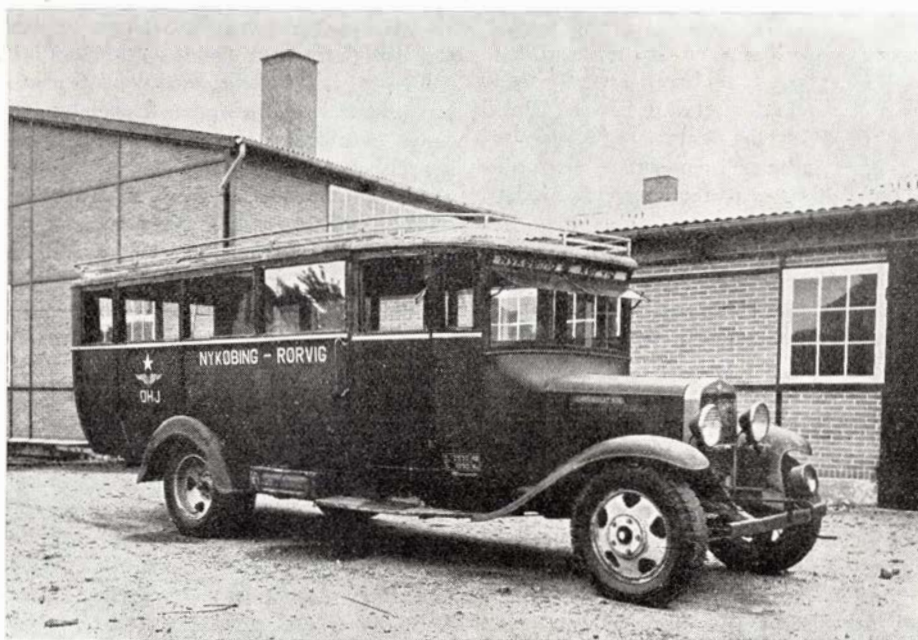
de skabt et sådant røre om Odsherreds trafikforhold, at tiden var inde, hvis ikke den førte hetz skulle medføre, at outsider løb med kagen.

DSB også besværlig

Koncessionsansøgningen blev indsendt til landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel, der svarede, at ansøgerne, forinden videre foretages, burde søge at træffe en ordning med DSB. Derpå fulgte flere forhandlinger mellem parthavere fra Holbæk og generaldirektoratet, og havde interesseudsættningerne imellem privatbanen og de private rutebilejere været fremherskende, var det tydeligt, at de ikke var mindre imellem rutebilerne og DSB.

Men man kom omsider til en forståelse gående ud på i store træk:

Statsbanerne, Odsherredsbanen og indehaverne af de to private ruter imellem Holbæk og Nykøbing Sj. indgår i et konsortium som ligeberettigede parthavere med en fjerdedel hver. Konsortiet lejer materiel til kørselen for en forud aftalt pris pr. pladskilometer, og materiellet skal først og fremmest lejes hos de tre parthavere i Holbæk amt, idet statsbanerne ikke



Odsherredsbanens rutebil „LIGVOGNEN“

RØNNE

HERRE- OG DAMEKONFEKTION

N Ø R R E B R O G A D E 4 0 — N O R A 1 4 1 5 — N O R A 2 8 0 2

Vi åbner Dem gerne en konto

havde ønske om at stille materiel til anvendelse hovedsagelig kun i et par sommermåneder.

Den aftalte ordning fik landsnævnets godkendelse og kørselen blev startet så småt allerede til påsken 1953 og senere med offentliggjort køreplan osv. til køreplansskiftet maj 1953.

Sommerhusgrundejerne, der så alle deres ønsker om forbindelser realiserede, og som slap for alt besvær med kørselens tilrettelægning, noterede den skabte ordning som en stor sejr for sammenslutningen.

For at kunne skaffe materiel og for at være sikre på at kunne skaffe alle de rejsende siddeplads til den lange buskørsel bibeholdtes den i sommerhusgrundejerforeningens tid trufne ordning med forudbestilling af plads som betingelse for adgang til bussernes samtlige ture, og denne ordning har stort set fungeret tilfredsstillende.

Odsherredsbanen er forretningsførende for konsortiet og desuden for kørselens fordeling etc. de lokale parthavere imellem.

Hvordan er det så gået?

Samrådet har ikke altid været let. Konsortiets bestyrelse har det første år bestået af kontorchef Skov som repræsentant for DSB. Han er nu blevet erstattet med den nye rutebilchef Herluf Larsen. Rutebilejerne Niels og Valdemar Nielsen i Rørvig er indtrådt i konsortiets bestyrelse, som tilsammen repræsenterer den anden private interessent. Undertegnede har varetaget Odsherredsbanens interesse som bestyrelsesmedlem i konsortiet, og det er faldet i min lod at lede møderne som repræsentant for den forretningsførende styrelse.

De, der kender lidt til den oven for nævnte bestyrelse, vil vide, at de enkelte medlemmer ikke alle er af udpræget fredssommeligt gemyt, og det kan ikke skjules, at der af og til har været gnidninger, men der har fra alle sider været en udtalt vilje til ved et fornuftigt samarbejde at nå en positiv løsning på de mange spørgsmål, der efterhånden dukkede op.

Selv om Odsherredsbanen har måttet

afgive en del rejsende til bilruten, har dennes økonomi dog været så god, at resultatet må siges at være tilfredsstillende.

Ruten har haft en omsætning på tæt ved en halv mill. kroner i det første driftsår, og resultaterne for den hidtil forløbne del af indeværende driftsår tyder på, at omsætningen vil stige ikke uvæsentligt.

Pinsetrafiken 1954

Der har i afvigte pinse været befordret med ruten i dagene 4.—6. juni fra Valby ialt 2462 personer med ialt 67 rutebiler afgået fra Valby og tilbage i dagene 7.—8. juni 2072 personer med en indsættelse af 53 rutebiler, og på den første tur 2. pinsedag om aftenen måtte således indsættes 35 vogne til befordring af rejsende.

Hvorledes har det nu været muligt at bestride så stor en trafik?

En trafik som pinsens kan ikke bestrides med eget materiel, men det har ikke hidtil været vanskeligt at leje materiel ved højtiderne, hvor selskabskørsel og lignende kun finder sted i meget begrænset omfang.

Aftalen mellem interessentselskabets medlemmer går ud på, at hver parthaver stiller 3 vogne til rådighed for Københavns-ruten, men desuden kan parthaverne stille med ekstravogne, således at det nu, når det rigtigt kniber, er muligt at mobilisere ca. 20 vogne med ca. 330 pladser tilhørende parthaverne. Halvdelen af denne befordrings kapacitet tilhører Odsherredsbanen, hvis køreplan nu er lagt således til rette, at de fleste af de på de lokale ruter anvendte vogne kan nå at køre en tur til København både lørdag eftermiddag og søndag aften.

Når banen kan stille med så meget materiel til trods for, at dens rutebilkørsel er ret ny, skyldes det dels stadige nyanskaffelser med omtrent en vogn om året, dels anskaffelse af 2 nye, store rutebiler i sommer, en 36 personers Bedford med Perkins-dieselmotor og en 46 personers Scania-Vabis, men desuden har banen i sidste måned, efter venskabelig overenskomst, overtaget den af rutebilejer Harald Buss drevne rute Nykøbing Sj.—Kalundborg med tilhørende 5 gode rutebiler.

Togdriften forsømmes ikke

Inden Odsherredsbanen gik ind i det oven for omtalte rutebilforetagende blev naturligvis mulighederne for at søge trafikken bevaret på skinner undersøgt, og ved forhandling med DSB, er det da også lykkedes at opnå forskellige forbedringer. For to år siden nedsattes således køretiden for det mest benyttede tog søndag aften mellem Nykøbing Sj. og København fra 3 timer til 2½ time, og dette tog har stadig været vel benyttet, men det kan i tid ikke konkurrere med en direkte buslinie fra sommerhusområder til Valby.

Det samlede indtryk af forhandlinger med og henvendelser til statsbanerne var stort set det, at man fra Odsherredsbanens side måtte regne med, at DSB ikke ville gå med til en virkelig omlægning af trafikken til små meget hurtige tog, måske fordi andre opgaver skulle løses først.

I stedet for at stampe imod en udvikling, der kræver stedse hurtig og mere bekvem trafik — en udvikling, som måske kunne have været standset et år eller to — valgte man fra banens side at gå i spidsen for udviklingen, blandt andet ved at overtage den daglige ledelse, der er lagt i hænderne på overtrafikassistent Aage Larsen, Nykøbing Sj., der har haft et brydsomt, men ingenlunde uinteressant job, som har har passet med stor dygtighed.

For en jernbanemand må den tanke naturligt melde sig, om ikke så store samlede transporter, som der her er tale om, hører hjemme på skinnerne i stedet for i så stort et antal busser.

Svaret må blive, at det gør en sådan trafik absolut — men naturligvis kun, hvis man kan gøre det lige så hurtigt og lige så bekvemt for de rejsende.

Der må skinnebusser til

Som der er gjort rede for foran, har det ikke hidtil været muligt at opnå de helt rigtige herfra stærkt ønskede forbedringer i jernbanetrafikken mellem København og Odsherred.

Højt oppe i Sverige har jeg kørt med et splinternyt skinnebustog med en maksimalhastighed af 115 kilometer i timen, og de svenske statsbaner har mange af denne

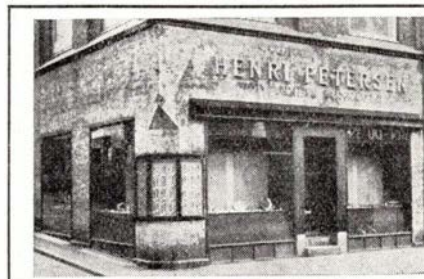
Tegn Forsikringerne i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur og Understøttelses-Forening af 1891

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

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

Tillidsmænd over hele Landet



Henri Petersen

GULDSEMED



Aarhus

Immervad 9
Telefon 21436

type i gang allerede. Et sådant tog skulle kunne køre mellem København og Nykøbing Sj. på ca. 1½ time. Måske er det fremtiden for sommertrafikken til og fra Odsherred på hverdage. I week-end-trafikken må der større tog til. De nye svenske skinnebusser er dyre i indkøb, og hvis de skal befordre de rejsende helt fra og til København skal der intet mindre end en mentalitetsændring til hos DSB, der hidtil ikke har villet have skinnebusser ind på hovedlinierne.

Måske kan pengene til sådanne togs indkøb skaffes, og måske kan DSB ændre holdning, så vi får de helt rigtige tog. Måske?

Indtil jernbanen virkelig gør en kraftanstrengelse for at byde de rejsende den helt rigtige befordring på skinner, går trafikken på landevejen, og det bliver muligvis ikke let at føre den tilbage til jernbanen.

at der er taget en ny flot stationsbygning i brug på Marrebæk billetsalgssted.

at der er planer om at hænge en »cykelsti« uden på Lillebæltsbroen, idet der er ved at danne sig en »flaskehals« ved afvikling af trafikken over broen.

at man forbavses over, at den stærkt udvidede trafik i Gedser kan afvikles der, når man ser hvilket banegårdsterræn, tyskerne har anlagt i Grosenbrode — der er mere end 30 spor — så det ser ikke ud til, at tyskerne har tænkt sig Femern rute forcløbig.

at Dansk Lokomotivmandsforening for Gud ved hvilken gang skal behandle spørgsmålet om indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Det sker på en ekstraordinær kongres til efteråret.

at artiklen: Omhyggelig signaliagttagelse i VINGEHJULET nr. 16 har givet an-

ledning til en del unødige avisskrivi og bekymring om sikkerheden på banerne. Randers Amts Avis tager fornuftigt på sagen og skriver bl. a.: »thi det er givet, at der her er tale om en enkelt mands svigten, for hvilken man ikke bør hænge en hel stand ud«.

at DSB leder efter egnet lokale til rejsebureau i Nykøbing Falster.

at en murerarbejdsmand fra Ebberup betegner Odense politis optræden på Odense station som værende efter østberlineriske metoder. Han skulle hjem med Assenstoget kl. 23,55 og sad i ventesalen og blundede. Han foreviste sin billet for politiet, der kom og vækkede ham, og efter det oplyste, blev manden derefter udsat for en ganske urimelig behandling af to »fortovsadmiralet«. Det er ikke den slags, der opfordrer til benyttelse af jernbanen.

Det er ikke alle, der ved ...

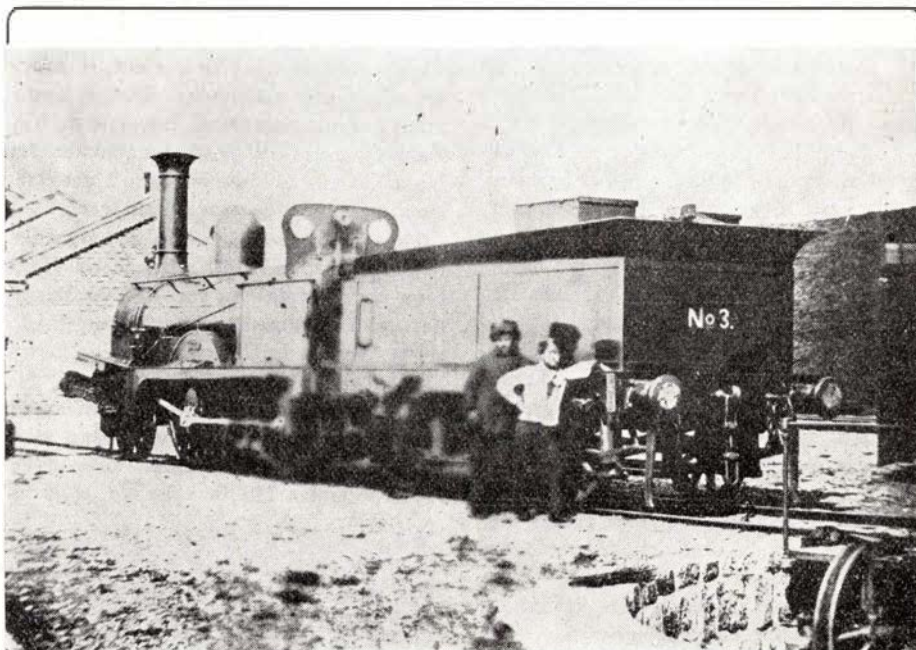
at Viborg st. har måttet sige nej til at få en billetmaskine, fordi der ingen plads var til maskinen i kontorlokalerne.

at den nye baneforlægning under viadukterne ved Ringkøbingvej i Herning blev taget i brug d. 20. maj.

at trafikministeren har søgt finansudvalget om en første rate på 2,5 mill. kr. til dobbeltsporet Lunderskov—Tinglev, der ialt er anslået til at koste 22,5 mill. kr.

at Hålsingborg forbereder sig på en international udstilling i ca. to måneder fra 10. juni 1955.

at tyske forbundsbaner fra 23. maj har etableret skinnebuskørsel på Sdr. Løgumbanen. Der er jo skrevet meget om at bevare persontrafikken på banen, men hvor var de rejsende? På togets første tre ture var der ikke en eneste rejsende, og dagens trafiktal blev på ialt 20 rejsende fordelt på 10 tog.



DSB loka fra 1864

Vi bringer her et billede efter originalt foto fra 1864, af loko nr. 3, der den gang blev indsat på strækningen Fredericia—Randers

1/5 Randers KEDEL- OG BEHOLDERFABRIK

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

Randers Besbrovej 21 . Tlf. 809

Opkøb af Jern og Metal samt
defekte ACCUMULATORER

Bagsværd Jern- & Metalhandel

Bagsværd . Brudelysvej 1 . Telefon 852 - 1733

VANDEL - GRINDSTEDBANEN

40 år

Den 21. maj var det 40 år siden Grindsted fik sin første jernbane. Når Grindsted bys historie engang skal skrives, må der nødvendigvis også blive et kapitel til banerne, der har betydet så meget for byens udvikling.

Den bane, der først kom til Grindsted var en forlængelse af Vejle—Vandel banen. Banen er anlagt i henhold til lov af 27. maj 1908 og eneretsbevilling af 9. september 1912. Lange forhandlinger fandt sted i årene forud, men først i 1913—14 blev anlæget udført, og banen blev den første i det jernbanenet, der nu krydser Grindsted.

Anlægget af banen kostede ca. 720.000 kroner. Jordarbejdet blev udført af entreprenør Karl Jensen, Kolding, med driftsbestyrer H. Helweg (Vejle—Vandelbanen) som ingeniør.

I Grindsted blev der ikke bygget nogen rigtig stationsbygning, men kun en lille træbarak, hvor den i Grindsted velkendte stationsforstander *Jørgen Glavind* kom til at residere, indtil statsbanerne fik den nuværende station færdig og åbnede banestrækningen Bramminge—Brande i efteråret 1916.

Banens materiel bestod af 5 loko (hvoraf det ene, nemlig »gamle Jakob« fra 1868, idag er en af jernbanemuseets seværdigheder) — 8 personvogne, 3 bagagevogne og 46 godsvogne. Den stærkt stigende trafik under den første verdenskrig gjorde anskaffelsen af yderligere 30 godsvogne nødvendig.

I 1927 anskaffedes den første motorvogn. Senere er der anskaffet et par motorvogne mere, hvoraf den ældste (»Mariehønen«) dog nu er ophugget.

Efter sidste verdenskrig anskaffedes 2 skinnebusser og en påhængsvogn.

Banens nuværende bestyrelse består af: Amtmand A. M. Wamberg, Vejle, borgmester Willy Sørensen, Vejle, skoleinspektør H. Jessen Bruun, Vejle, grosserer, konsul Hugo Langager, Vejle, redaktør C. Christensen, Grindsted, amtsforvalter H. J. Swane, Vejle, amtsrådsmedlem Chr. Thiel sen, Bække, direktør V. Eriksen, Grindsted og proprietær J. Boye, Ravnning.

Gennem årene har følgende været formand for bestyrelsen: Stiftamtmand, kammerherre Bardenfleth, amtmand, kammerherre Knud Valløe, stiftamtmand, kammerherre P. Herchend og amtmand A. M. Wamberg.

Banens driftsbestyrere har været: Ingeniør I. C. Thomsen, C. N. Lund og K. S. Knudsen.

På strækningen Vandel—Grindsted blev

der bygget stationerne Østerby, Billund og Løvlund.

Banens betydning for egnen

Som kulturfaktor har banen haft stor betydning for egnen. Gennem mange år er der transporteret i tusindvis af vognladninger mergel til den magre hedejord. Gennem to verdenskrige er der befordret i tusindvis af vognladninger dansk brændsel fra de store tørvemoser ved Billund og Løvlund. Også brunkulstransporterne var under sidste verdenskrig ret betydelige.

Endelig har banen været medvirkende til, at turisterne har »opdaget« Vejledalen, og i årenes løb er der transporteret mange turister til de smukke udflugtssteder, Vingsted mølle, Randbøldal osv. Denne jernbanetur er også nok værd at prøve, thi smukkere tur findes ikke i landet. Først går turen gennem den smukke Vejledal og forbi de store lyngbakker ved Lihmskov for til sidst at slutte i det flade land med lyng og store plantager.

Det første driftsår (kun 11 måneder) befordredes der 92.000 rejsende og 38.000 tons gods. Indtægter var 177.000 kr., og der var et overskud på 60.000 kr. Under sidste verdenskrig havde banen mange »særlige« transporter til Vandel flyveplads, og de besværligheder, som banen under besættelsen var ude for, vil endnu stå i frisk erindring. I driftsåret 1952—53 befordrede banen 149.806 rejsende og 11.307

tons gods, der gav en indtægt på 418.334 kr., men desværre blev der et underskud på 194.890 kr.

»Dødsdømt bane«

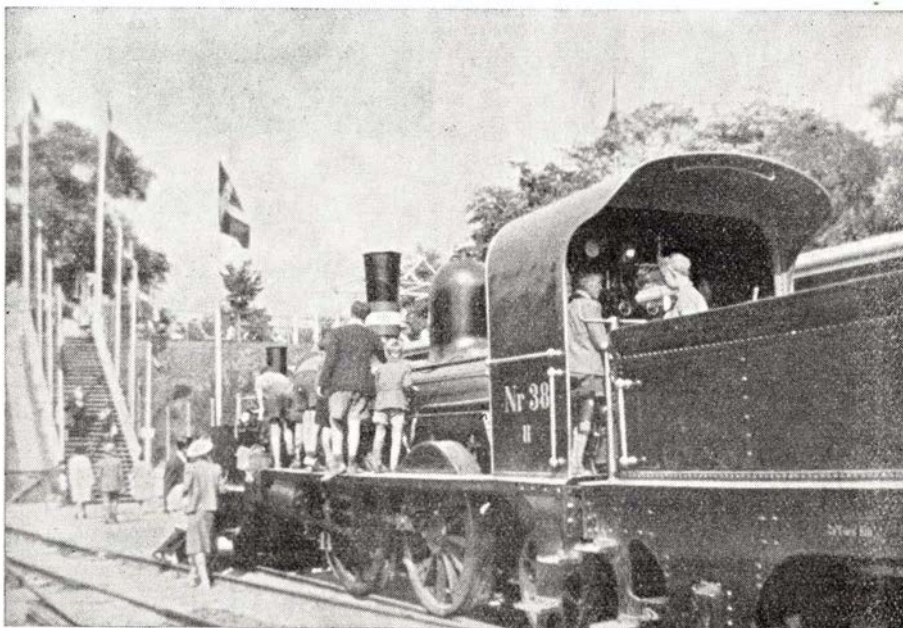
Trods alarmerende avisoverskrifter som »mærkedag for en dødsdømt bane« ved banens 25 års jubilæum og lignende andre kører banen endnu. Ved privatbanernes modernisering efter sidste verdenskrig blev der som nævnt anskaffet skinnebusmateriel, og skinnerne på strækningen fra Vejle til Vandel blev fornyet, en motorvogn blev ombygget, så den kan fremføre godstogene, og en saboteret bro blev genopbygget.

Banens drift blev ved samme lejlighed garanteret for 10 år. Garantiperioden udløber den 31. marts 1959.

Noter

Der arbejdes for tiden med forskellige muligheder for etablering af rutebilkørsel som et supplement til jernbanedriften.

Samtidig med banen kunne en af dens funktionærer, nemlig motorfører Th. Hansen, Vejle, fejre jubilæum. Dette faldt dog ikke sammen med selve banens, idet han allerede blev ansat den 1. maj 1914. Th. Hansens jubilæum, der gik stille af, markeredes ved, at der fra såvel bestyrelsen som fra medansatte ved banen blev vist ham opmærksomhed i form af gaver. Th. Hansen (»Fyn«) vil være banens kunder bekendt som en behagelig og hjælpsom tjenestemand.



»Jacob« på DS B's 100-års jubilæumsudstilling 1947

HORSENS PRIVATBANERS jubilæer

De fire Horsens privatbaners forskellige jubilæer fejredes ved en meget festlig og stilfuldt arrangeret reception på Bygholm Parkhotel den 10. maj.

I salen var dækket et imponerende bord, smykket med blomster og porcellæn, og her ophobede sig på kort tid et væld af blomsterdekorationer, buketter og gaver. I de lyse, festlige omgivelser og med den nyudsprungne, grønne park udenfor vinduerne befandt det repræsentative selskab sig strålende. Serveringen bestod af pindemadder og sherry samt øl og rygelse — for, som hr. Juliussen sagde i sin velkomsttale: Vi har valgt at fejre fællesjubilæet under beskedne former og ikke som i gamle dage, hvor man drak borgerernes penge op!

Eks-borgmesteren takkede iøvrigt for blomster og gaver og mindedes de fire baners stiftere, idet han fremhævede, at det var folk fra oplandet, der var de førende i det initiativ, der blev taget. Hr. Juliussen takkede iøvrigt direktør Damgaard og banernes personale for udmærket indsats.

Stationsforstander H. Nielsen, Tørring, var den første af gæsterne, der tog ordet. Han takkede på personaleforeningens vegne og overrakte fra personalet to meget smukke vaser kgl. porcelæn.

Installatør Schröder, Horsens, overrakte dagens sikkert smukkeste og mest originale jubilæumsgave, en dirigentklokke, om hvilken han oplyste, at det var den tidligere stationsklokke fra den gamle Tørringbane — men pudset og forsølvet samt ophængt i en galge af træ fra de gamle, forlængst kasserede jernbanevogne. Hr.

Schröder takkede samtidig for mangeårigt samarbejde med privatbanerne.

Chauffør Kvist bragte en lykønskning fra banernes rutebilchauffører og takkede på disses vegne for det fortræffelige samarbejde, der er med ledelsen. Vi skal gøre vort til — sagde han — at Horsens privatbaner stadig kan blomstre under direktør Damgaard Andersens dygtige ledelse. Det er med tillid til vore foresatte, at vi hver dag møder på vort arbejde.

Borgmester Robert Holm rettede en tak specielt til banernes personale.

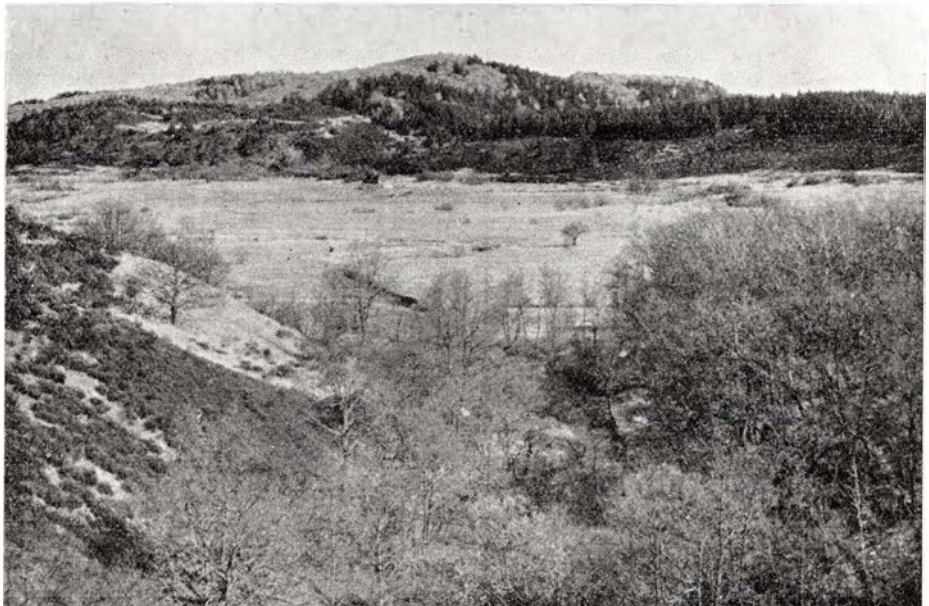
Det vil føre for vidt at nævne alle, der havde betænkt de fire jubilarer med blomster og gaver, men foruden de allerede nævnte kan fremhæves den flotte gave fra fabriken »Scandia«: fire blomsterkur-



Fra venstre: Borgmester Juliussen, ekspeditrice fru Sørensen, Lundum, og direktør Damgaard Andersen



Udsigt fra Gudenå-dæmningen på Bryrupbanen



Borgmester Robert Holm taler ved receptionen på Bygholm slot

Jernbane-Bladet's jubilæumsnummer studeres



Nervøs

Karoline er ellers ikke noget pylreho-ved, absolut ikke, nærmere tværtimod. Det vil sige, så længe der ikke er noget i vejen, for er der det, er hun ikke særlig stor. Nå, det er jo sjældent, der er noget i vejen, nu da. Tidligere, da børnene var små, var der jævnligt et eller andet. De kunne være syge, ikke ville trives, falde og slå sig og den slags, da kunne hendes humør såmænd tit være langt nede. Men, Gud ske lov, hun har aldrig været udsat for noget alvorligt. Hun har praktisk talt aldrig været syg, men tanken om sygdom er også nok til at sætte hendes nerver på højkant.

Forleden havde hun fået sig en kraftig forkølelse, meget kraftig endda. Hun måtte i seng og havde ret høj feber. Vi ventede lægen.

»Sagde han, at han ville komme i formiddag?«

»Det sagde han ikke helt bestemt, men han kommer da i løbet af dagen. Du skal se, vi har ham nok snart. De har jo så travlt i denne tid, fordi der er så mange af dem, der holder ferie.«

»Jeg tror nu ikke, at det bare er forkølelse eller influenza, jeg har. Jeg er bange for, det er noget mere alvorligt. Hvis det nu er lungebetændelse?«

»Så får du penicillin, og så er det ovre på et par dage.«

»Det er ikke altid, penicillin kan gøre det. Man hører så tit om nogen, der dør af lungebetændelse.«

»Det er meget sjældent nu til dags.«

»Men det sker.«

»Hmm. — Ja, det gør det måske.«

»Ja, det sker. Det ved du godt. — Hvis jeg nu dør — hvordan vil I så klare jer?«

»Du dør ikke denne gang, vær sikker på det.«

»Det kan man ikke vide. — Og hvis det nu sker — vil du så gifte dig igen?«

»Nej.«

»Hvorfor ikke?«

Hvad skal man svare på et sådant spørgsmål, fremsat alvorligt af ens egen kone, der oven i købet er syg og selv tror, det er dødeligt? Jeg havde jo forøvrigt aldrig tænkt på den sag, og jeg svarede derfor ikke straks.

»Du kan ligeså godt sige mig hvorfor.«

»Jeg ved ærligt talt ikke hvorfor, så jeg kan ikke sige dig det.«

»Du har altså fortrudt, du har giftet dig med mig.«

»Nej. Hvorfor det?«

»Siden du ikke vil gifte dig igen, når jeg dør.«

»Du dør jo ikke, siger jeg dig. Ikke denne gang i hvert fald.«

»Det ved man ikke. Det kunne da ske. — Men du gifter dig nok alligevel igen. — Jeg er da også ligeglad. Det kan jo være mig ligemeget, når jeg er død.«

Jeg kunne ikke finde på noget tilnærmelsesvis fornuftigt at svare.

»Du er måske allerede klar over, hvem det skal være med.«

»Nu er du vrøvlet. Er du ikke selv klar over det?«

»Ja, det kan gerne være,« hun snøftede, »men jeg kan nu ikke holde ud at tænke

på, at du gifter dig med en anden, og hun så skal gå her i mine stuer med alle mine ting, og børnene, og dig.« Nu hulkede hun. Hvad skulle jeg gøre? Så heldigvis ringede det på entredøren, og jeg måtte ud for at lukke op.

Det var lægen. — — Tabletter — blive i sengen et par dage — så er den klaret.
lady.

Banvogter Fløjbo, Alken

De kender vel ikke banvogter Fløjbo? Men De burde kende ham. Det er ham, som vogter overskæringen på landevejen mellem Skanderborg og Ry. Hvis en travl bilist vil over, når toget er for nær, så er der ingen pardon, men er der tid nok, kan han godt rulle op igen, for bilister har jo så frygtelig travlt. Sommetider er der dem, som skælder ud for de sekunders skyld, men han finder, at de fleste er flinke og rare, og ledvogter Fløjbo har tit fået en cigar for sin venlighed. Og han bør have mange cigarer i sommerens løb, for han er virkelig en mand, som har forstået det,

DE VED
BOMULD

bliver meget moderne i Aar. Kom ind og se, hvor smukke Nyhederne er, og hvor lækre de er at føle paa, saa vi er overbevist om, at De ikke kommer gennem Sæsonen uden mindst 2 Bomuldskjoler. Spørg efter de nye Bomuldsstoffer med Silketryk.

STOF *Hylden*

KOBMAGERGADE 14



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

som de allerfleste i vor tid har så svært ved at lære, at være tilfreds i sin gerning, skønt det job han har fået, er et som gør sin mand stavnsbunden. Det med at rejse ud er noget som ikke kan lade sig gøre, fortæller han Århus Amtstidende. For han og konen har det nu sådan, at »vi har alle dage fulgtes ad, og det vil vi blive ved med at gøre«. Og da hun tager formiddagstogene, og han eftermiddagstogene, så bliver det ikke til noget med at komme i biografen, ja, ikke engang Himmelbjerget har de besøgt, for når de ikke kan komme ud sammen, så er der ikke noget ved det. Men derfor bliver han da ikke sur. For de har en mængde daglige glæder. De har deres hus og en dejlig have, og siger han til journalisten, nu skal jeg ind og spise

til middag og have mine livretter; nej, ikke noget med bøf og kyllinger, men det er også ligemeget, for konen kan lave mad, og derfor er der livretter på bordet hver dag.

Ikke sandt, der er milevid forskel på livet i ledvogterhuset ved landevejen mellem Skanderborg og Ry, og så det liv, som i almindelighed leves i vore dage. For det tegner sig jo helt anderledes: Smålighed, intriger, chikane, spænden ben, gøre livet så surt som muligt for hinanden, og så tilsidst rende fra hinanden, når det stikker en. Eller man farer rundt til en serie forlystelser man rejser til syden eller norden, og kommer hjem lige så fortrædelig og lige så nervøs som da man rejste ud, man kan ikke finde lykken nogen verdens steder. Men banevogter Fløjbo, han bliver ved sit led og følges med sin kone, der-

hjemme altså, for de kan jo ikke komme ud, når de ikke kan komme det sammen, men livet er dejligt alligevel, fyldt med en mængde glæder fra sol står op til sol går ned. Og hvad gør det så, at man ikke har set Rivieraen, for det er ikke den slags ting, der gør menneskene lykkelige, ja, ikke engang Himmelbjerget. Det er og bliver det samme: At være glad i sin gerning og glad i sit hjem.

Og det er banevogter Fløjbo.

Men hvilken bagvendt verden, at han er en af de få. For sådan er det jo ellers ikke iblandt os. Han er en af de sjældne, en af dem, som er i slægt med hin lykkelige mand i eventyret, som kongen rejste land og rige rundt for at finde. Men tænk, hvilket lykkeligt land Danmark kunne være, om familien Fløjbo var typisk for familien Danmark.

P. Hansen

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

E L R. STRØM



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

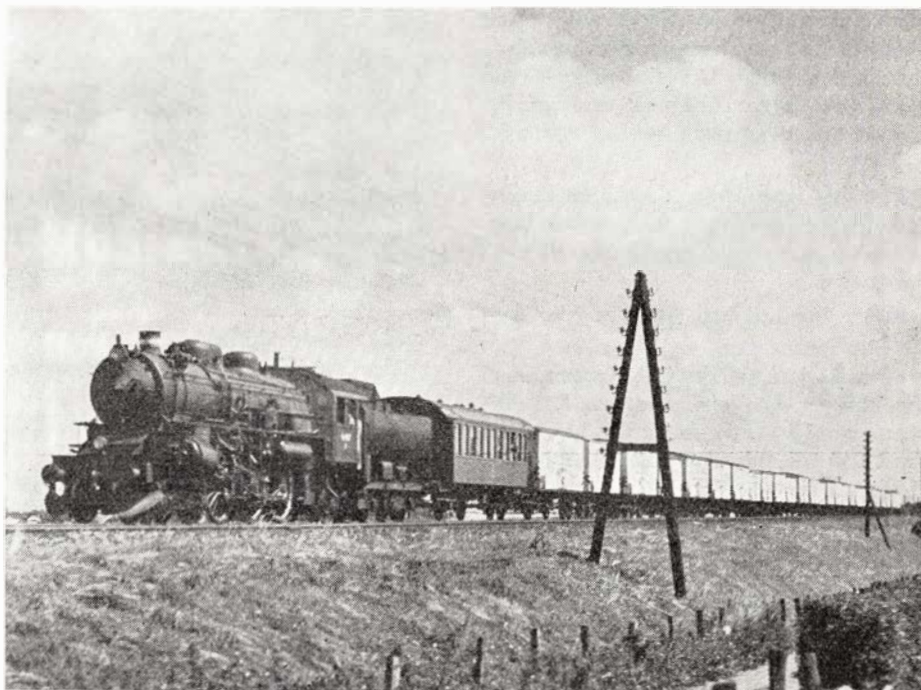
Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5
Århus . Tlf. 21039

Rejsebureauet Danmark

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



Så ruller **CARLSBERG'S PRODUKTER**
ud til hele landet...

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 Vestjysk Krystal-Isværk . Tlf. 66**

Premier Is

DE FORENEDE ISVÆRKER ½
ESBJERG



Fernbane-rutebilerne

STATSBANERNES RUTEBILVÆSEN

Ved normeringsloven for 1954—55 er administrationen af DSB på landevejene — der hidtil har været delt mellem trafikkontoret og maskinkontoret — blevet samlet i en særlig institution, »Statsbanernes rutebilvæsen«, under ledelse af en rutebilchef, som henhører under trafikafdelingen og inden for sit domæne får nogenlunde de samme beføjelser, som søfartschefen har på overfarterne. Til rutebilchef er derefter udnævnt driftslederen for rutebilområdet i Vejle, Herluf Larsen.

Det omfatter ca. 500 køretøjer med en besætning på ca. 10.000 mand og et rutenet på 5400 km.

Aalborg

29 nordjyske rutebilruter er gået ind i samarbejdet med Ålborg Privatbaner om valgfri benyttelse af tog eller bus. Der afregnes efter rutebilernes takster, men da de efter privatbanernes regulering er næsten ens, betyder det intet væsentligt.

Kolding

Der er nu opnået enighed vedrørende bygningen af den ny rutebilstation i Kolding. DSB skal snarest foretage forlægning af Troldhedebanens spor, og det er meningen, at jord- og rørarbejder skal være færdige inden 1. oktober, hvorefter det egentlige byggeri skal tage sin begyndelse, og bygningen forventes færdig til april næste år.

De svenske liniebusser er til den tid interesserede i at leje af den nuværende

rutebilstation, der ønskes gjort til mellemstation for de svenske ruter til det sydlige udland.

Bornholm

Ved landsretten er de vognmænd, som bornholmske jernbaner havde sagsøgt for at drive uberettiget rutebilkørsel, blevet frifundet. I præmisserne hedder det bl. a., at der var tilstrækkelig samhørighed mellem deltagerne i rundturene til, at de kan karakteriseres som selskabsture, der ikke kræver koncession. Banernes erstatnings-sag mod vognmændene besluttede landsretten at udsætte til der foreligger afgørelse fra højesteret i politisagen.

Vognmandsforeningen har anmeldt baneerne for at have kørt en tur fra Rønne til lufthavnen med — een passager — i en bus med gule nummerplader.

Mon ikke bornholmerne snart skulle se at lære, hvorledes man andre steder her i landet slutter sig sammen i trafiksselskaber, og der ved skaber et for alle parter tilfredsstillende trafikforhold.

Allinge-Sandvig byråd er også vrede på DBJ, fordi man vil opføre en rutebilstation i Storegade, der er alt for smal.

Odense

Mellem Odense kommune og DSB er der nu opnået enighed om, stationsbygningen Odense syd overtages af et rutebilselskab med DSB som hovedaktionær. De fornødne omforandringer og vejarbejder vil næppe kunne tilvejebringes før til efteråret. Odense kommune ønsker

samtidig, at fragtmandscentralerne, der er spredt over byen med alt andet end tilfredsstillende pladsforhold, henflyttes til Sydfynskes gamle terræn, således at rutebilstation og fragtcntral kommer til at ligge i nærheden af hinanden.

Hillerød - Roskilde

I/S Hillerød—Frederikssund—Roskilde tilbød for et halvt års tid siden at sælge ruten til DSB. Man er nu enige om betingelserne, og DSB har derefter søgt koncession på ruten.

Nye sikringsanlæg

Struer

D. 12. maj blev det ny elektriske sikringsanlæg taget i brug på Struer st., efter at det nu er 9 år siden, det gamle sikringsanlæg blev sprængt i luften.

Odense

Natten til d. 23. maj blev det store sikringsanlæg taget i brug på Odense st. samtidig med, at stationen Odense Syd blev nedlagt. Kommandoposten er anbragt højt hævet over stationspladsen på peron III, og her fra betjenes 57 signaler og 76 sporskifter. Hertil er medgået 50 km kabler og ledninger, der er tilsluttet ca. 4500 kontakter. Som ved de senest levere sikringsanlæg betjenes signal- og sporskiftekontakterne direkte på sportavlen. Anlægget er udbygget til senere udbygning for betjening af nabostrækningerne.

Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

Banegårdens restaurant

Fredericia

er et besøg værd —

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 Kaffe
hele Dagen fra Kl. 6

Lifton

El-hydr. gaffelloftere

hydr. pallettrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 128

Gunnar Hansen & R. Petersen

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

Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108

Gørup Christensen

EL Installationsforretning



Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

Harald Larsen

Bageri & Conditori

Altid friskt og lækkert Bagværk
Morgenbrød bringes

Korsør . Halskovvej 42 . Tlf. 880

EL Køge

Installationsforretning



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



Dræbte

VÆRLØSE d. 5. maj. En 42-årig cyklist blev ved 7-tiden påkørt og dræbt af toget, da han forsøgte at køre foran toget på overskæringen i Lille Værlose.

CHARLOTTENLUND d. 12. maj. Da et S-tog ved 8,30-tiden nærmede sig stationen, sprang en mand over hegnet og lagde sig på sporet lige før toget kom. Han var øjeblikkelig dræbt.

LIMFJORDSBROEN d. 21. maj. Den 64-årige brofoged Jens Laursen blev ved 22-tiden fundet dræbt ved det sydlige brohoved. Det menes, at Laursen er blevet ramt af et rangertræk, der var kørt over broen kl. 22,30. Ingen på toget har bemærket noget til brofogeden.

BORUP d. 26. maj. Et arbejdstog var ved 7,30-tiden ved at aflasse skærver lidt uden for Borup st. Den 52-årige jernbanearb. Hans Olsen stod ned fra en af vognene til den side, hvor et tog nærmede sig fra Ringsted på det andet spor. Olsen rammes af togets motorvogn og kastedes tilbage mod arbejdstoget, hvorefter han faldt ned mellem sporene. Hans kvæstelser var så store, at han døde et par dage senere.

TVIS d. 28. maj. Ved 10,15-tiden blev en 86-årig tunghør mand påkørt og dræbt af et godstog, da han passerede en markvejsoverskæring.

Motorkøretøjer mod tog

NYKØBING FL. d. 5. maj. En motorcyklist påkørte ved 20,15-tiden den ene bom ved Systofte overskæringen. Der skete kun materiel skade.

GRENÅ d. 10. maj. Gjerrildbanens motorvogn kørte ved 11-tiden ind i siden på

Grenå bybus på overskæringen ved Østre Allé i Grenå. Bybussen fik den ene side flået op, og motorvognen afsporede. En af bybussens passagerer fik skåret sin ene hånd af glassplinter.

REFSVINDINGE d. 12. maj. En personbil kørte ved 9,15-tiden ud foran motor-toget fra Fåborg. Trods det at bilen blev så godt som knust og delvis kom ind under motorvognen, kom føreren af bilen kravlende ud derfra uden at være kommet til skade. Han havde ikke set blinklyset, sagde han.

SVENDBORG d. 14. maj. En mandlig cyklist kørte ved middagstid mod toget, der passerede overskæringen ved Egenapevej. Han rammes af et trinbrædt, dog uden at komme alvorligt til skade. Cyklen blev fuldstændig knust. Da der tidligere er sket alvorlige uheld ved denne overskæring, er der bevilget blinklys dertil, så lad dem blive stillet op snarest.

KIRKEBY d. 15. maj. En lastbil, der førtes af en dame, der ikke havde førerbevis til svære motorkøretøjer, kørte ved godt 18-tiden ind på en overskæring ved Kirkeby st. og blev her ramt af motortog fra Svendborg. Bilens forparti blev helt knust, medens de to mennesker i førerhuset ikke kom noget til. Motortoget kunne fortsætte sin kørsel.

SØRVAD d. 16. maj. En personbil kørte i middags ind på overskæringen syd for Sørvad st. og blev ramt af skinnebussen, der slyngede bilen en omgang rundt, så den kom til at ligge i grøften med hjulene i vejret. Ingen af de to mænd i bilen kom noget alvorligt til. Skinnebussen var lige blevet forsynet med de såkaldte »lynbremsere«, der bevirkede at skinnebussen så at sige standsede på stedet, og kort efter kunne fortsætte turen.

HALDRUP d. 19. maj. En lastbil med påhængsvogn kørte ved 10-tiden ind på overskæringen ved Haldrup, hvor Horsens—Odderbanens dieselloko ramte bilen lige bag førerhuset. Føreren af bilen fik begge ben alvorligt kvæstede, og det ene ben blev straks amputeret ved ankomsten til sygehuset. Diesellokoet blev afsporet, og det varede 20 timer, før banen var klar igen.



Nymonterede Værelser

Musik og Dans hver Aften
Byens bedste Madsted
før - nu og altid det bedste

Wald. Jørgensen

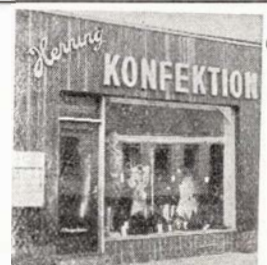
Tlf. 100 | Besøg Limfjordskroen Tlf. 688

Gælder det Kjole eller
Frakke saa:



Herning Konfektion

ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



GLOSTRUP d. 20. maj. En mejetærsker, der kørte på læssevejen på Glostrup station, drejede pludselig ind foran et rangerloko. Mejetærskeren blev alvorligt beskadiget.

FREDERICIA d. 22. maj. Ved det ny pakhuis på vesthavnen skete i efterm. et alvorligt sammenstød mellem et rangerloko og en lastbil, der næsten blev gennemskåret ved at blive klemt mod en husmur. Kun materiel skade.

VARDE d. 23. maj. En personbil med fem personer kørte ved middagstid ind i siden på Nr. Nebelbanens skinnebus. Alle i bilen kom alvorligt til skade og måtte indlægges på sygehuset.

HELSINGØR d. 29. maj. To soldater på motorcykel kørte ved 20-tiden mod skinnebusen på overskæringen ved Grønnehave og slap fra det med at få motorcyklen ødelagt. Der er blinklys og alarmklokker og en bil og fodgængere var standset op for at lade toget passere, men alligevel kørte soldaterne med fuld fart mod toget.

Andre uheld

TÅSTRUP d. 1. maj. En dame, for hvem det først lykkedes at få vogndøren op efter at toget atter havde sat sig i gang og var kommet uden for perron, faldt derefter ned i skærverne. Ingen havde bemærket uheldet. Hun havde pådraget sig en hjernerystelse.

VOJENS d. 7. maj. Et arbejdstog blev i dag taget ind på et spor, hvor der henstod tre godsvogne. Ved sammenstødet blev togføreren slynget mod en væg og forslag sin ryg, ligesom der skete en del materiel skade.

NR. ASMINDERUP d. 15. maj. Skinnebusstoget påkørte i formid. to kvier på en markoverskæring. Skinnebus og påhængsvognen afsporede, og trafikken mellem Asnæs og Nykøbing måtte i lang tid afvikles med rutebiler.

FREDERICIA d. 20. maj. Som følge af en knækket aksel på en godsvogn, var det

ene spor over Lillebæltsbroen spærret i tre timer.

ODENSE d. 22. maj. Da den 60-årige jernbanearb. ved signaltjenesten Carl Hansen, Odense, skulle aflevere en pakke til et godstog, snublede han og styrtede ned mellem perron og tog og fik sit ene

ben kørt over. Ved ankomsten til sygehuset blev benet straks amputeret.

HOLBÆK d. 29. maj. En el-car blev i morges påkørt af posttoget. Car'en blev slynget tilbage på perronen, og stationsbtj. Niels Hansen blev væltet af og slap med nogle skrammer.

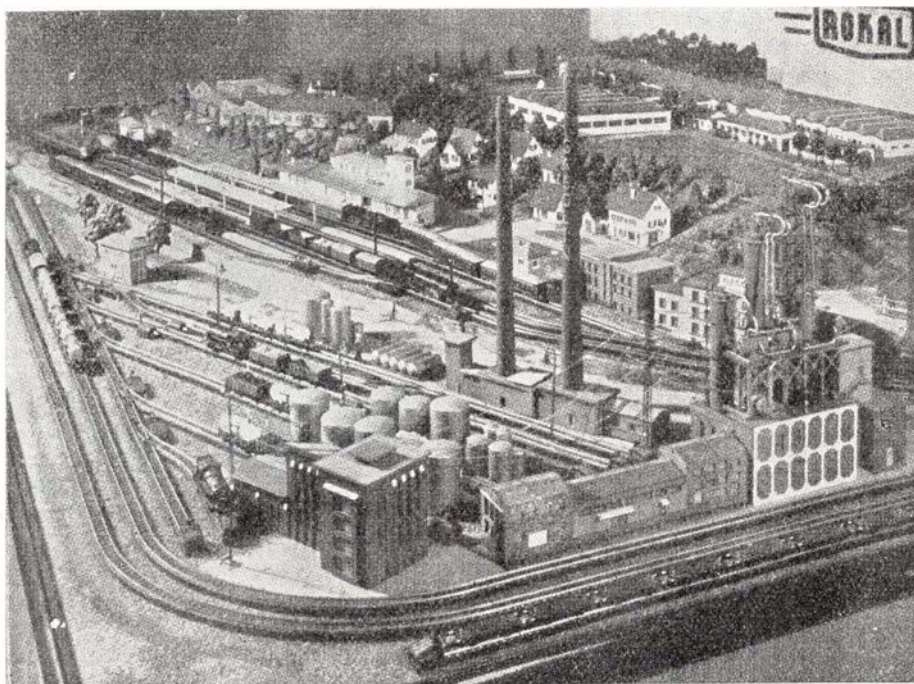
MODEL JERNBANE

ved Villy Jonvald

Førende indenfor de amerikanske modelbanetidsskrifter er så ubetinget det store, velredigerede »Model Railroader«, der trykkes i Milwaukee i staten Wisconsin. For interesserede kan det oplyses, at det koster 5,50 dollar pr. år frit tilsendt. Adresse på bladet og alle yderligere oplysninger kan fås ved at skrive til »Jernbane-Bladet«. Det må dog straks bemærkes, at de amerikanske modelbaner kører med jævnstrøm (2-skinnedrift) og derfor afviger stærkt fra de hjemlige anlæg, men

for den, der søger nye impulser, er det store 80-sidede modelblad absolut læseværdigt.

I denne artikel skal der, ganske kort, fortælles om eet af de største kollektive anlæg, der findes i USA, bygget af modelbaneklubben i Fergus Falls. Anlægget har til huse i en speciel bygning, der er rejst af medlemmerne i deres fritid. Bygningens gulvareal er på 312 kvadratmeter, og da der flere steder køres i indtil 4 etager, siger disse tal lidt om anlæggets størrelse.



Den nye tyske modelbanefabrik ROKAL på modelbaneudstillingen i Madrid

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

Tilbud og Overslag gives - Udfører Arbejder for DSB

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. NICOLAJSØN

Horsens — Tlf. 295 - 3058

Leverandør til DSB og Privatbanerne

Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk 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

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

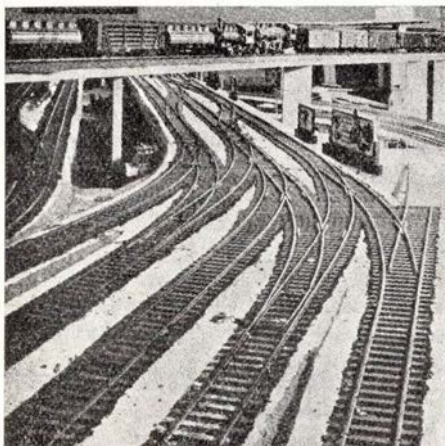
Sønderborg, St. Raadhusgade 15
Tlf. 227

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

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028



Modelbaneanlægget i Fergus Falls

Der kores med sporvidde 0, og der er af medlemmerne bygget 64 loko og motorvogne, 2 kommandoposter og 8 signalposter skal der til for at få det store apparat til at fungere planmæssigt. Samtlige sporskifter og signaler er elektrisk fjernbetjente, og et ualmindeligt indviklet sikkerhedssystem forhindrer sammenstød, og flere tog i samme blokinterval. Der er 19 stationer med vigespor, 12 mindre stationer på nærtrafiknettet, og desuden 2 meget store banegårde, forsynet med alle tekniske finesser, såsom rangerbjerge med tilhørende stræknings- og stationsriste, maskindepoter med elektriske drejeskiver og oliepåfyldningsanlæg (dieseldrift i USA damploko bliver også fyret med olie), automatiske transportører til ispåfyldning af kølevogne, og desuden *rullende trapper* til alle perronen. Anlægget er opbygget i sektioner ca. 1 meter over gulvhøjde, og mange steder er gulvet sænket for at give bedre passagemuligheder under anlægget fra det ene afsnit til det andet. Af billedet fremgår størrelsesforholdet ikke tydeligt, men man aner dog de voldsomme dimensioner ganske godt ved at betragte sporanlægget grundigt.

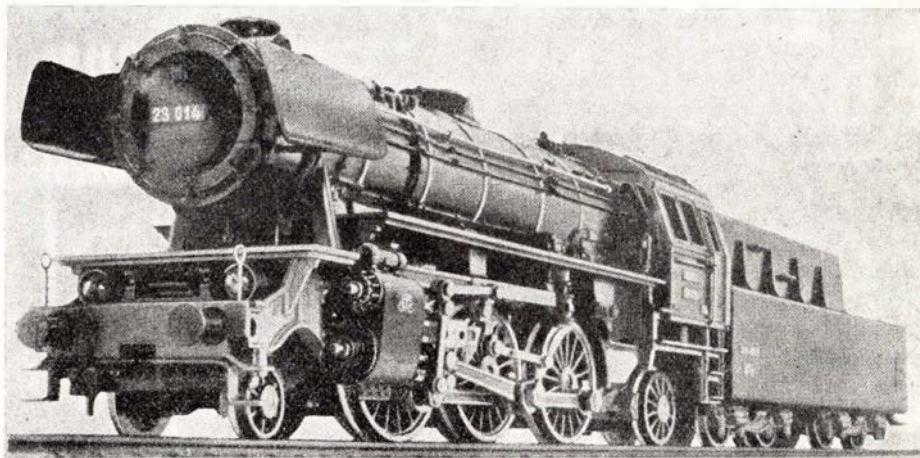
Som alt legetøj, der er gået sport i, er modelbanemateriel i Amerika også ret

dyrt. Priserne er dog faldende, idet der i de senere år er dukket en del nye virksomheder op, og disse har indledt en skarp konkurrence med de bestående ældre fabriker til glæde for de tusinder af modelbaneinteresserede i Amerika.

Modelbane-udstilling

I Madrid har der været afholdt en stor modeljernbaneudstilling hele maj måned, og foruden at vise de individuelle lokale frembringelser, var der også en stor afdeling for inden- og udenlandske fabriksfremstillede modelbaner. De traditionelle anlæg fra »Hornby« (England), »Rivarossi« (Italien) og det tyske »Märklin« gik vi let hen over; det, der fangede interessen, var så ubetinget det nye 12 mm anlæg fra Rokalfabrikerne. Denne nye tyske modelbanefabrik vil uden tvivl snart gøre sig endog meget stærkt gældende på markedet. Endnu er det så nyt, at det vi har set herhjemme praktisk talt er lig nul, men af billedet vil det ses, at det er materiel, der ser glimrende ud, og hvis køreegenskaber er tip-top.

løvrigt er det en meget smuk opstilling af et fabriksanlæg i skalamål, billedet viser. Her er for en gangs skyld noget, der afviger fra det almindelige bjerglandskab



Märklin DA 800

NYT fra TYSKLAND

Fra den der i foråret afholdte legetøjsmesse i Nürnberg bringer vi et billede

af Märklins nyeste maskintype DA 800, der vil komme på markedet til efteråret. Prisen i D-mark er foreløbig 39,50, hvilket må siges at være billigt.



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

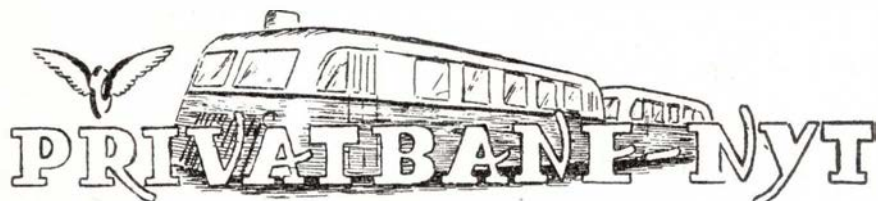
i papmaché. Og det hele kan laves af træklodser, konservesdåser og nogle stumper kobbertråd i forskellig tykkelse.

Sporvidden er som nævnt 12 mm, og da det er med 2-skinne drift, ser det både fikst og naturtro ud. Der findes 5 forskellige lokotyper, vognmateriel til alle formål, og desuden et 2-vognslyntog, der dog ikke er gået i serieproduktion endnu.

Udstillingen var iøvrigt velbesøgt af børn i alle aldre, med oldinge som voksne,

og alt blev studeret med en næsten rørende interesse. Det fremgik tydeligt, at for de fleste af gæsterne var de smukke modelbaneanlæg fuldstændig uopnåelige, derfor gjaldt det om at se så meget som muligt af herlighederne, når nu chancen var der.

De statsejede spanske jernbaner var også smukt repræsenteret på udstillingen, med store modeller af R.E.N.F.'s seneste frembringelser af loko og lyntog.



Det nye Lollandsbane selskab

holdt den 12. maj stiftende generalforsamling i trafikministeriet. Umiddelbart efter holdtes det første bestyrelsesmøde.

Man gennemgik på mødet de mange formelle enkeltheder og underskrifterne på anmeldelserne til aktieselskabsregistret blev behørigt dokumenteret. Selskabet er her efter en realitet med en aktiekapital på 1 mill. kr., der er fuldt indbetalt af staten og de interesserede kommuner.

Iøvrigt konstituerede man sig som forudset med stiftamtmand Reventlow som formand, borgmester Ebsen, Maribo, som næstformand og de øvrige borgmestre som bestyrelsesmedlemmer.

Fra ministeriets side indvalgte man 6 stemmers indflydelse 2 repræsentanter, der altså råder over hver 3 stemmer. Det blev afdelingschef Jørgen Andersen, finansministeriet, og kontorchef J. Bang Christensen, trafikministeriet. De to sidstnævnte valg er dog rent midlertidigt og bliver formodentlig kun gældende til overtagelsen af banen finder sted. Man plejer at benytte den praksis, at det bliver lokale folk, der indvælges som ministeriets repræsentanter, og det vil også blive tilfældet ved denne lejlighed.

Adskillige medlemmer i Maribo amtsråd protesterede mod den måde hvorpå A/S Lollandsbanen er dannet, idet man

fandt denne ganske udemokratisk. Stiftamtmanden, der er formand for det nye baneselskab, lovede at gøre sit til, at man fandt en direktør, der forener det forretningsmæssige med det ingeniørmæssige.

Det gamle baneselskab

har holdt ekstraordinær generalforsamling, hvor det vedtoges at sælge baneanlægget på Falster for 1,9 mill. kr. Det vedtoges ligeledes at sælge selskabets aktiver til det nye baneselskab mod at dette overtager selskabets prioritetsgæld og dets pensionsforpligtelser, som — når banedriften fortsættes — kan opgøres til godt 10 mill. kr., samt betale et kontant beløb så stort at det sammen med de 1,9 mill. kr. for Falsterbanen kan dække selskabets øvrige passiver samt likvidationsomkostningerne. Dette vil altså sige, at der bliver fuld dækning til selskabets kreditorer, mens der intet bliver til aktionærerne.

Fra aktionærer, der repræsenterede aktieposter til ca. 1 mill. kr., blev det anbeført, at staten, som ejer mere end to trediedele af aktiekapitalen, havde optrådt på urimelig måde som sælger og køber, og man ville som direkte følge deraf skride til sagsanlæg for at få aktionærernes retigheder godkendt. Der skal om kort tid afholdes ny generalforsamling.

Frederiksværkbanen

møder atter i år med overskud på 110.296 kr. mod 195.000 kr. i fjor. Banen er en af de få baner, der møder med overskud på regnskabet, og er i hvert fald den eneste privatbane, der for indeværende regnskabsår har budgetteret overskud. Lønreguleringen pr. 1. april i år vil nærmest virke katastrofalt på regnskabet for de fleste privatbaner. For Frederiksværkbanen betyder det en merudgift på ca. 100.000 kr. om året.

Banens formand foreslog, at man skulle høre op med at lægge privatbaner til DSB og i stedet søge at gøre toggangen mere rentabel ved at flytte en række af DSB's sidelinier over til eksisterende privatbaner!

Privatbane-direktørerne holdt den 25. maj samrådsmøde på Bornholm med drøftelser af intern art.

Lohals—Korsør ruten vil fra næste forår, når den nye færge til ruten Spodsbjerg—Nakskov bliver leveret, få denne rutes fortrinlige skib »Mjølner« til erstatning for det snart gamle skib »Tranekjær«.

Direktør Terp-Lassen, Lollandsbanen, har adviseret sin bestyrelse om, at han på grund af svagelighed vil indgive sin begæring om afsked fra 1. oktober.



Virum

Trafikktl. O. S. E. Jacobsen, Kh., er udnævnt til stationsforst. ved Virum st., hvor stfst. A. P. Carlsen har søgt afsked på gr. a. alder (70 år).

Borup

Trafikktl. I. F. Pagh-Andersen, Kalundborg, er udnævnt til stfst. ved Borup st., hvor stfst. O. T. Nielsen har søgt afsked på gr. af alder (65 år).



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgsgade 41 . Tli. 9 og 10
Esbjerg



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

A/S NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515

Højslev

Trafikktl. M. A. Andersen, Slagelse, er udnævnt til stationsforst. ved Højslev st., hvor stfst. R. A. Lau-Jensen e.ans. er flyttet til Tinglev st.

Flemløse

Stationsmester T. Møller, Ollerup, er efter stationens nedlægning flyttet til Flemløse st., hvor stmst. C. Lauridsen har søgt afsked på gr. af alder (69 år).

Bur

Trafikeksp. M. C. H. Clausen, Stoholm, er forfremmet til stationsmst. i Bur, hvor stmst. J. K. Skjøth e. ans. er flyttet til Sønder Onsild.

Skibbild

Trafikeksp. N. J. Slot, Tim, er forfremmet til stmst. i Skibbild, hvor stmst. J. C. Abildskov-Larsen e. ans. er flyttet til Ørbæk st.

Dødsfald

Togfører P. D. Pedersen, fh. Kh., 91 år.
Overportør M. C. Lund, fh. Tinglev, 80 år.
Lokofører L. V. Aagaard, fh. mdt. Gb., 78 år.

Overportør H. Hansen, fh. Vejle H., 77 år.

Stationsforst. J. L. C. Edvarlsen, fh. Thureby, 73 år.

Lokofører A. Daldorpf-Hansen, fh. Køge.
Lokofører Søren P. Sørensen, fh. Kolding.
Stationsforst. P. H. Yhman, fh. Skandeborg, 71 år.

Overportør August Larsen, fh. Nykøbing Sj.

Banearbejder Bertel A. Hansen, fh. Fredericia, 67 år.

Stationsmst. N. Svejstrup, fh. Kaltetred.

O.signalformand N. P. Jensen, fh. Ringsted, 66 år.

Togfører B. A. Clausen, Helsingør, 57 år.
Stationsforst. K. Christjansen, Gedser, 57 år.

Togfører Johs. Petersen, Kh., »Mejeri-sten«, 56 år.

FORENINGS-meddelelser



DSB Tjenestemænds Børneforsørgelsesforening

Foreningen har holdt generalforsamling i Kalundborg, hvor fmd. rangermester F. E. Ferdinandsen, Nørrebro, bl. a. udtalte sin glæde over foreningens fortsatte trivsel, samt takkede samtlige tillidsmænd for deres gode arbejde i foreningens interesse. Kassereren, togfører C. D. Christensen, aflagde regnskabet, der viste, at foreningens formue udgjorde 129.531 kr., en fremgang fra sidst på godt 6000 kr.

Formanden, der har bestridt sit hverv gennem 24 år, ønskede ikke genvalg, da han mente, der skulle yngre kræfter til at fortsætte arbejdet. I stedet valgtes pakmst. A. Jørgensen, Kh., som formand, og til bestyrelsen nyvalgtes opt. H. J. P. Nielsen, Nø.

MUSIK
INSTRUMENTER
- gaa til
FAGMANDEN
Marno
Sørensen
SKOUBOGADE 5 CENTRAL 11.636
KØBENHAVN K.

Dansk Lokomotivmandsforbund

holdt i maj kongres i Ålborghallen i overværelse af 60 delegerede og gæster. Fmd. Karl Hansen, Ålborg, genvalgtes med akklamation. Til hovedkasserer valgtes C. Christiansen, Hjørring, endv. valgtes til styrelsen: Georg Larsen, Tølløse, Poul Nielsen, Hillerød, og Harald Jensen, Maribo. Næste kongres skal afholdes i Maribo.

DSB Skytteforening Kh.

Formand: E. A. Nielsen, elektrofører, Kbh.
Tietgensgade 68, mzz., V.
Tlf. Eva 9164 y.

DSB Skytteforening Kh. afsluttede vinterskydningen med præmieuddeling d. 28. april, og resultaterne blev følgende:

Klasse A:

Jernbane-Bladets fødselsdags-vandre-pokal 1954.

Vandt af Henry E. Petersen med 932 P.

Klasse B:

Klasse B-pokalen vandtes af K. L. Mikkelsen med 919 P.

Klasse C:

Klasse C-pokalen vandtes af L. P. Rasmussen med 866 P.

Erindringsplader for vundne pokaler 1953:

Klasse B-pokalen: H. O. Nielsen.
Klasse C-pokalen: P. E. Nielsen.

Individuelle præmier:

Klasse A. 1. Henry E. Petersen, 932 P.
2. L. K. Josefsen, 927 P.

Klasse B. 1. K. L. Mikkelsen, 919 P.
2. V. Wedel, 911 P.
3. Iversen Nielsen, 907 P.
4. Knud Andersen, 893 P.
5. V. H. Lundsgård 889 P.
6. E. A. Nielsen, 888 P.
7. E. Kohlenberg, 883 P.

Klasse C. 1. L. P. Rasmussen, 866 P.
2. K. F. Poulsen, 845 P.

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

**Svogerslev
Læsetransportøren**



Obs. Obs.

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

Red.

Fra fronterne

Fra Korsør telegraferes kort og lakonisk (privat for Jbb):

»Her er ingen Ko på Isen!«

(Farvandet er isfrit, men hvad med BE-TULA?)

Red.

Poetisk existentialisme

Lige siden Wilhelm Ohlson for snart mange år siden berigede og løftede jernbanemandens hverdag med poetisk forherligelse af vor metier, har der ikke — uden for en mere lukket læsekreds — foreligget ret meget moderne følelsesbetonet vokal edpressionisme om vor stand og dens virke.

Dette forhold er nu ændret, idet der i vor midte er dukket en stjerne op (skønt en sådan endnu mangler på hans distinktion).

Denne lille åndsløve har for nylig gjort Paris (Arr. Turistsektionen) og så grundigt, at han blev stærkt påvirket — også af Sartre. Han har nu sendt os det første beåndede resultat:

Traf i kasserne — — (synger
La, La, La,
S — S — A,
La, La, La,
Bla, Bla, bla.

Brevkassen

Svar: til »Skalpejægeren Haha«.

Deres undersøgelser er grundige nok og

Deres konklusioner og argumenter er faktisk rigtige og slående, men vi kan ikke give Dem ret, og vi støtter os heri til sagskundskaben.

Det er ikke distriktschefen i Århus, der har skrevet Socialistmarchen (Nu dages det Brødre, det lysner i Øst).

Mon De ikke forveksler med digteren Overskov, — — der heller ikke har skrevet dette, — forhen så yndede oratorium.

Fyens Stiftstidende

skriver den 18. maj om det nye sikringsanlæg på Odense st.: —

Anlægget har ikke været billigt. Alene på Odense station krævedes der 35 meter kabel.

Limelight

Silverton, USA.

Det herværende puritanske blad »Daily trivial«, — der er særdeles udbredt blandt nervøse og hidsige naturer og endog meget ofte ligefrem ordineres af lægerne for patienter med stærkt potenserede livsånder — bringer idag et interview med en fremtrædende dansk personlighed.

Udtalelserne røber meget interessante enkeltheder, som hidtil ikke har været kendt af offentligheden herhjemme og kan for så vidt kun virke chokerende og opri-vende på danske nerver.

Takket være fjenskriveres tendens til at bringe humoristiske variationer ind i

ellers kedelige, konkrete meddelelser, har det ikke været muligt helt nøje at identificere vedkommende københavner — udover at han er direktør, ligesom teksten røber, at telefon har været benyttet som mellemlid i transmissionen, idet dette uforlignelige meddelelsesmiddel har påtrykt sagligheden en hel del af sin muntre kolorit ved forskellige fonetiske forskydninger, hvorved man valgfrit kan lade den interviewede være leder af: et »one man show« eller en »vognmandsshop«.

— — — — —
— — — — —
— — — — —
— — — — —
— — — — —

— Hvorfra den næsten berømte uvilje mod interviews!?

— Ah, hvad!

— Nåh, ja —!

— Hvem ved —!

— Hvad —?

— Netop!

— Selvfølgelig!

— Ja, ikke sandt!

— Altså dog??

— Absolut —

— Sikke tempo —

— Godt til bens — —

— Har De gode ben!?! (Her kom endelig en hastighedsnedsættelse).

— Næh — — nej — — skinneben er magre — — —

— — —

— — —

— Hvordan klarede De påsken??

— Med det os særegne rod!

— Tak! — — —

— Er vi allerede færdig!?!?

— Nej, — nej, — vi må sandelig bede om sluteffekten. — — —

— — — Deres berømte Tivolis guldrægnsraket — — —

(Den blev fyret af øjeblikkeligt med et ordentligt bums, og som en lysende kugle rullede den op mod højderne — — og bang — der var den —).

— Ja, — — jeg har den gamle garderhøjde — — men det er der ikke ret mange, der ved, — — for jeg går kun sjældent med den!!

(— Næhhh!!)

ORIGINAL **SCHNORR** TALLERKENFJEDRE

til belastninger fra 1 kg til ca. 200 tons

Rekvirer venligst vore tabeller over lagerførte standard-dimensioner!

E. BONDY TOLDBODGADE 10 - KBHN. K - TELF. BYEN 9430



Der lukkes kl. 6

Historien er fra de dage, da man anlagde jernbaner. Nogle ingeniører var ude at sondere terræn, hvor banen skulle lægges. Bonden, der ejede det pågældende areal, spurgte hvad man var ude for.

— Ja, vi skal altså bygge en jernbane, og så vidt vi kan se, kommer banen til at gå lige midt gennem Deres lade.

— Nå, gør den det, men så vil jeg gøre opmærksom på, at jeg lukker den store ladeport hver aften kl. 6!

Mærkedage

Betydelig opfinder gå over mållinien.

I morgen fylder fidusens opfinder, Bing K. Rosby 60 år, og er dermed færdig med 40.

Hans betydeligste opfindelse ligger snart mange år tilbage, da han opfandt »konteringen«, en værdifuld rationalisering, hvorved bl. a. det kostbare hovedrevisorat blev — om ikke overflødig — så dog i den grad lettet i opgaverne, at det uden skade kunne hellige sig andre vigtigere felter.

Om denne bedrift kan de tekniske videnskabers historie beriges med følgende interessante beretning, der kun bekræfter, at det stadig er kvinden, der inspirerer, når det drejer sig om de helt store gerninger.

Hr. K. Rosby sad en aften og spekulerede sig gul og grøn på et regnskabs posterings — og på hovedrevisoratet. Han ville gøre det så let tilgængeligt som muligt for udenforstående — som nu revisorer er, og sank dybere og dybere både i stol og frakke og fortvivlelse, da hans livsledsagerinde passerede stuen — på vej ud til verandaen — med den bemærkning: »Nå, Bing — du funderer vel nok dybt i aften!« — — Blitz! — Lynet havde ramt ham, »dybfundering!« — Han rejste sig lettet, gik ud på verandaen, nød kaffen og har aldrig senere haft en antegnelse fra soratet.

Den, der nærmere kender fødselaren, ved, at han har et opladt sind over for sine medmennesker, og den, der skriver disse linier, kan bevidne, at det kostede ham medfølelse ærgrelse, da en slotsforvalter for et par år siden fik en stor antegnelse både i aviserne og i statsrevisionens beretning, fordi han havde ladet dronning Charlotte Amalies antikke møbler reparere ved polering for et par tu-

sinde kr. for meget (en dåse cykellak, der nu fås i alle farver, koster kun 70 øre).

»Åh,« sukkede han, »at der dog ikke har været een eller anden, der også kunne have givet den slotsforvalter fidusen — — han kunne såmænd godt have konteret de møbler — også — — på Glostruplinien« (som dengang endnu var åben konto).

Sådan er han!

Sindsoprivende rutebil-debat

Fra Landsforeningen for Danmarks Bilruters 12. kreds forelå en henvendelse til sognerådet om ikke at anbefale nævnte omnibusrute, hvor der i forvejen kørtes privat omnibuskørsel.

— Er der nogen grund for, at Gribskovbanen så også skulle køre her?

— Ja, men det er banens naturlige opland, og den private rute skulle aldrig have været der.

— Fordi banen har opdaget, at ruten går godt, skal den da ikke have lov at tage den.

— Publikum får en ualmindelig fin betjening med den nuværende rutebilkørsel.

— Når der er en rutebil på ruten i forvejen, er der vel ingen synderlig grund til at anbefale.

— Vi skulle jo støtte banen, at under-skudet kunne blive mindre.

— Vi, der bor så godt for rutebilen, er revnende lige glade med banen.

Andragendet kunne ikke anbefales.

Sådan er de!

Efterretninger for togfarende

Rute 4: Slangerupbanen. Banen er nedlagt, men på strækningen København L—Farum er oprettet en ny bane: Hareskovbanen, der fortsætter i de gamle spor. Hermed ophører alle dårlige vittigheder og al gold kritik vedr. Slangerupbanen.

Rute 39 og 41. Fyn. Strækninger er nedlagte, og stationsmærkerne er inddragne. Togene fløjter unormalt ikke mere, og de

vejfarende udviser som normalt ikke agtpågivenhed ved overskæringerne.

Mystik i lejebolig

To bancarbejdere boede i lejebolig sammen, den ene i stuen og den anden på første sal. En dag gik A op for at se om B var hjemme. Da ingen svarede på hans banken, spurgte han, om der var nogen hjemme? Nej, blev der svaret, hvorefter A gik ned igen. Da han mente at kunne høre fodtrin på første sal, gik han på ny derop. Stadig intet svar på hans banken, og han spoger igen om der er nogen hjemme? Nej, blev der svaret.

— Ja, men dine galoscher står jo her uden for?

— Det er rigtig nok, men jeg har to par!

Det årlige bad

En fyrbøder henvendte sig nytårsaften ved baneanstaltens billetsalg og bad om billet til et karbad.

— Dersom De tager 12 billetter, er der stor rabat, sagde damen.

Fyrbøderen betænkte sig.

— Tolv billetter. Hvem ved, om jeg lever i tolv år til!

Fra det gamle arkiv

Sengeløse station indberetter. September 1900. I en III kl. kupe er i dag sket følgende:

En handelsrejsende og en landmand rejste alene i en kupe. Det irriterede den handelsrejsende, at bonden blev ved at sidde og rokke på bænken.

— Hvorfor sidder De så urolig?

— Åh, jeg har sådan en mavepine, og jeg er ikke sikker på, at jeg kan holde mig, til vi holder i Ledøje!

— Nå, sådan — men vi er jo alene i kupeen, så tag min avis og sæt Dem hen i krogen! — Og for at mildne på den ventede odeur, tændte den handelsrejsende sig en cigar. Lidt efter lod det hende fra krogen:

— Ja, det er nu ikke fordi, at jeg er snerpet, men denne kupe er en »Ikke rygere«!

— og så var der

skolelæreren, der skrev i det lokale blad: »Nu må vi stå værn om vor bane, for ellers kan vi ikke få den årlige gratis tur ind til Tivoli . . .«

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

BRDR. HØNGAARD

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

Henning Pedersen

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

Auto-Duco Lakereri

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

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

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«
Telf. 1739

Herning Elektro

Boch-Service
Reparationer - Salg - Service
Leverandør til DSB
Herning - Østergade 27 - Tlf. 1520



Ikast Vulkaniseringsanstalt
v. Einer Madsen
Udf. Arb. for DSB
Ikast . Østergade 26
Tlf. 140

Kaj Rasmussen

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

VOGNFABRIKKEN



RANDELS

Gar Deres indkøb hos vore annoncører

Viborg

Aut. N D Forhandler

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

Anders Petersen Farvehandel

Tapeter . Farver . Lakker
Leverandør til DSB
Viborg . Vestergade 18 . Tlf. 1185-1525

Phillipsen & Hall

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

Viborg Autoelektro

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

Morsø Møbelforretning

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

Chr. Laursen

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

Banegaardskiosken Holstebro

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

Brønderslev

Brønderslev Mineralvands- fabrik

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

Frits Halvorsen

Entrepenør
Betonvarefabrik
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

Willy Heyn Jensen

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

Ringkøbing

Andreas Christensen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Ringkøbing - Vellingvej
Tlf. 189

Jens Carl Feddersen

Blikkenslagermester
Vand - Gas - Sanitet -
Centralvarme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Ved Stranden 18 - Tlf. 173
Ringkøbing

Peder Nissen

Tømrermester og Entreprenør
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hoffgaardsvej 14 - Tlf. 462
Ringkøbing

Jens Møller

Tømrermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Hoffgaardsvej 6 - Tlf. 44
Ringkøbing

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

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

HVALSØ GAMLE SAVVÆRK

v/ Henning Petersen

Leverandør til DSB

Hvalsø . Telefon Hvalsø 119

Arbejdernes Brændselsforretning %

HOLBÆK . TLF. 806

Arbejdernes Føllebageri %

HOLBÆK . TLF. 251

Holbæk og Omegns
Brugsforening

Kolonial . Kød & Flæsk
Manufaktur . Isenkram

Holbæk . Rosens Allé 5 . Telefon 10

Indtegning af elever
til det nye skoleår, der
begynder fredag
den 13. august

Svinninge Realskole

Skolebestyrer H. J. Jensen

Telefon Svinninge 85 Træffetid bedst kl. 17—18

Tølløse MELLEM & REALSKOLE
KOSTSKOLEN TØLLØSE



Frk. M. Hesseldahl og Louise Høyer

Tølløse

Telefon 130 - 147

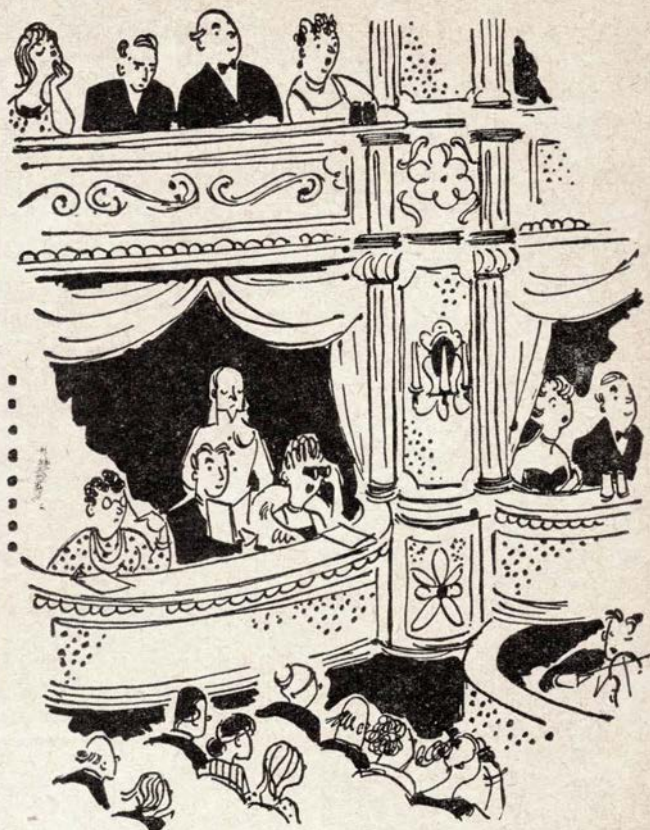
Alle Arter elektriske Anlæg samt
Reparationer udføres



Alex. Bøjer

Statsautoriseret Installatør

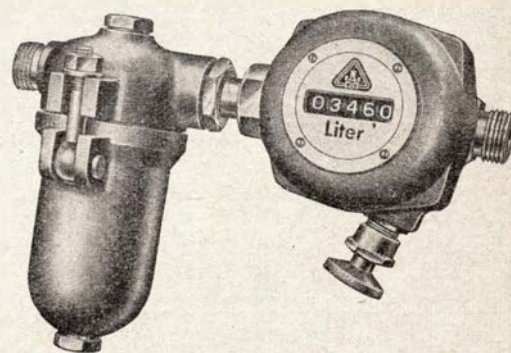
Ugerløse . Tlf. Ugerløse 15



At øve Kritik ...

efter en festlig Opera-Premiere er Teater-
Kritikerens Opgave.

B & R Maaleinstrumenter øver Kritik i Deres
Bedrift og viser Dem, hvor der findes Mang-
ler og Farer. De tjener saaledes Rationalise-
ringen og Sikkerheden i Deres Virksomhed.



Som Eksempel:

B & R Ovalhjul-Maaler til Maaling af Brænd-
stofforbruget ved Diesellokomotiver, Bus-
ser o. l.



Generalrepræsentanter

F. J. Hinné & Co.

Ingeniør- & Handelsfirma

København K . BADSTUESTRÆDE 13 . Tlf. C. 8663