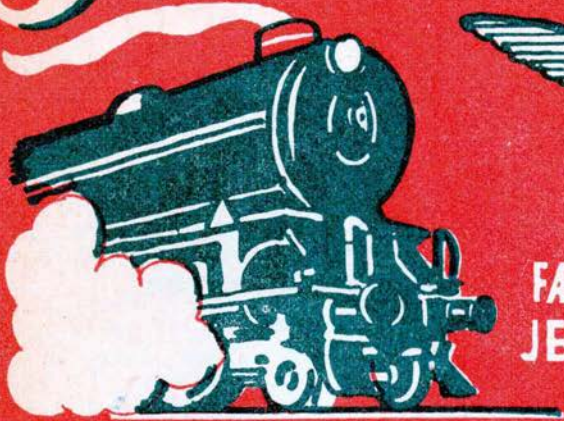


Jernbane-Bladet

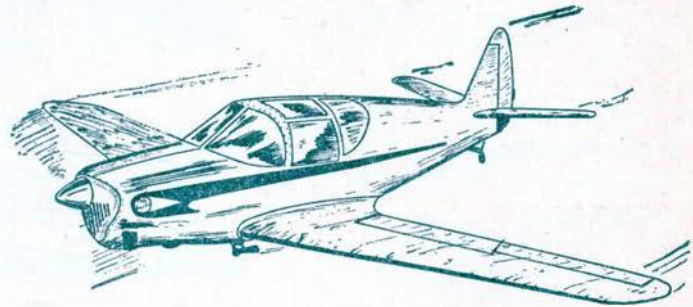


FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

Enhver drengs drøm er tog. —



Som barn drømte man om at få sådan et, og som voksen falder tanken tit på at gå i gang med at købe jernbane, men man synes, det er for dyrt (Ja, hvis man køber færdig) Man kan imidlertid lave den selv. „Hobby Shop“ hjælper Dem gerne. De kan bygge Dem et anlæg for små midler. Med den rigtige vejledning sparer De c 50-60 %, og så får De den rigtige modeljernbane, som den ses herhjemme i virkeligheden. „Hobby Shop“ har foruden jernbane mange andre hobbies. Der er benhusflid, bogbinding, peddyrør, flyvemaskiner, skibe, motorbåde, plexiglas, løvsavsarbejder, metalarbejder samt sport og fiskeri.

Ingen købetvang.

Derfor kom til

»HOBBY SHOP« Vesterbrogade 175 — Telefon Eva 7825

Odense

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

Aage Rasmussen

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

M. Pedersen

Clarmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Odense . Kongensgade 69 B
Tlf. 4515

Den cooperative Malerforretning

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

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

Henry Olsen

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Odense . Carl Bernhardsvej 40
Tlf. 9158

Hans Rasmussens Sønner

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

Odense

Sygeplejeartikler
Forbindingsstoffer

Apoteket

»Bryggergaarden«

Tlf. 888 . Odense

PREBEN TERNØE

har begyndt Lægepraksis
ODENSE - KONGENSGADE 72 - TELEFON 16466
Kl. 8-9 privat; Tlf. 14357
Konsultation: Mandag, Tirsdag, Onsdag og
Fredag: Kl. 13-15, Torsdag Kl. 16-18
Lørdag Kl. 9-10

JOSEF FRANKE

KØD - FLÆSK - PAALÆG
Altid 1. Kls. Varer
Odense, Fisketorvet 2, Tlf. 6218

Svendborg



Svendborg Vulkanise- ringsanstalt

v. A. V. Rasmussen
Udf. Arb. for DSB
Svendb. Brogade 26
Tlf. 1430

Vi har altid noget nyt...



v/ K. Christensen

SVENDBORG

Dagblade * Ugeblade
Cigarer * Cigaretter

BANEGAARDSKIOSKEN SVENDBORG

Aaben kl. 5,30—23

Harry Petersen

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

H. Andersen

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

Gør Deres indkøb hos vore annoncerer

Viborg

Aut. N D Forhandler

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

Viborg Autoelektro

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

Anders Petersen

Farvehandel

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

Phillipsen & Hall ½

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

E. Rosenberg

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

Niels Skaarup

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

Sydthy

Andels-Svineslagteri

Hurup. Thy Tlf. 171

Banegaardskiosken Holstebro

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

Magnus Jepsen

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

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Tarm Installationsforretning

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

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Stats- og privatbanepersonale:

6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

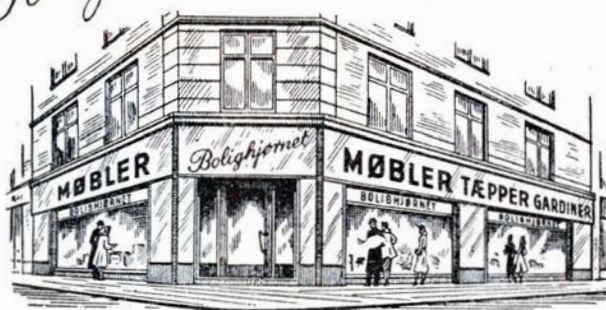
International Tidsskriftsfederation

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



Bolighjernet

THORVALDSENSVEJ 1
TELEFON EVA 6769



H. C. Ørstedsvej (Linie 3)

Thorvaldsensvej (Linie 29)

Leverandør til Statsfunktionærerne gennem en Aarrække

Altid 100 Møblemeter paa Lager

Benyt Dem af vort fordelagtige Kontosystem

OKTOBER 1954

INDHOLD:

Problemer ved Storebæltsoverfarten	Side 238
Månedens aktuelle	« 239
Månedens emner	« 240
Nærumbanens nye station	« 241
Mens vi venter på tog	« 243
Randers-Aalborg 85 år	« 244
Jernbane-rutebilerne	« 245
Fra DSB's administration I	« 246
Padborg station	« 248
Erindres det?	« 250
Afskedsamtale med direktør Terp-Lassen	« 251
Måneds-magasinet	« 252
Privatbane nyt	« 254
Model jernbane	« 255
Fra vor telegramhal	« 257
Ud og Ind	« 259
Foreningsmeddelelser	« 260
»FREMAD«s bøger	« 260

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



DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

Stjerne
MAGASINET 1/2

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS
TELEFON 23611

Problemer ved STOREBÆLT-SOVERFARTEN

Foredrag af generaldirektør E. TERKELSEN

Efter indbydelse af Borger- og Haandværkerforeningen i Nyborg talte generaldirektør E. Terkelsen om Halskov-Knudshoved projektet. Generaldirektøren indledte med at sige, at han havde haft sine betænkeligheder ved at efterkomme indbydelsen. Ikke fordi han var bange for at komme over i »Løvekulen«, men fordi han ikke havde noget egentlig nyt at sige i sagen.

I indledningen trak hr. Terkelsen talene for den voksende biltrafik op. I år regner man med $\frac{1}{2}$ million overførte biler, i 1960 vil man efter sagkyndiges beregninger være oppe på 8—900.000 og i 1965 over millionen. For at følge med har DSB udbygget beredskabet med nye færger og samtidig anspændt turantallet mest muligt, ja, så stærkt, at det faktisk ikke er uden ængstelse for, at der indtræffer brist.

Vi har i virkeligheden spillet højt spil på Storebælt for at få mest muligt ud af det! Oven i købet har vi sejlet med isbryder i »blødt vand«, og vi har samlet og afkortet værftsophold for at få færger til disposition på de rigtige tidspunkter. Vi mener også at kunne påstå, at vort beredskab er slået til overfor rimelige krav — men naturligvis kunne vi ønske det bedre endnu.

Det er ikke noget panikprojekt.

Man kan spørge: Har vi slået os til tåls med forholdene, som de er? *Nej, slet ikke!* vil jeg svare.

Allerede i foråret 1949 nedsattes i generaldirektoratet et internt udvalg med mig som formand for at overveje, hvad der skulle gøres ved Storebælt. Udvalget fik til opgave at undersøge spørgsmålet om en Halskov—Knudshoved-rute.



Generaldirektør E. Terkelsen

På den anden side Storebælt har man nu fra en bestemt side (!) givet dette projekt betegnelsen »Panikprojektet«. Det er ikke noget panikprojekt! Der har været arbejdet med det i årevis. Jeg har gjort den pågældende avis opmærksom på, at udtrykket ikke passer efter mit kendskab til dansk sprogbrug, og det ville antagelig koste lige meget trykssvæerte at skrive det rigtige! Halskov—Knudshoved-ruten er gennemgået fra alle afdelingers synspunkter, og vi har været enige om den i de 2—3 år, vi har arbejdet med projektet.

Jeg tager som generaldirektør det endelige ansvar, og hele det team, der danner DSB's ledelse, går ind for det som den rigtige løsning. Det er ikke rigtigt, at den økonomiske side af sagen er ligegyldig for os.

Vi ser lige så alvorligt på det som andre og er vort ansvar bevidst også i denne henseende. Det er rigtigt, at vi stritter

millioner ud, men vi gør det for at udbygge beredskabet, og bevidstheden om, at det er den eneste rigtige løsning. Det gælder om at skabe en orden, der kan holde et stykke ud i fremtiden. Der er på Storebælt tale om en sejlads af særegen karakter.

Det er en intensiv sejlads med langstrakte forbindelser på begge sider. I virkeligheden begynder Storebælts-overfarten i Rom og Paris. Det er de faktiske forhold, og det må give sig udslag i hele køreplanslægningen og alle beregninger. Det er af afgørende betydning, at overfarten er i orden, og at der er de færrest mulige forsinkelser.

To-dækker færgen

Fra sagkyndig side er vi advaret mod at udbygge overfarten efter de konservative linier, og vi vil med Halskov—Knudshoved sammen med Korsør—Nyborg skabe en kombineret overfart efter et system, som giver den bedste udnyttelse af materiellet. Med den nye overfart kan vi — hvad der lægges megen vægt på — gennemføre pladsreservering. Der tegnes i øjeblikket på 2-dækkerfærgen, som vi efter mange overvejelser og undersøgelser rundt om i verden har samlet os om, og den udbydes om en månedstid. Den bliver 105 meter lang, får 4,5 meters dybgående og skal kunne skyde 18 knobs fart. Der bliver plads til 200 biler, 105 på nederste og 95 på øverste dæk. Tilkørselsforholdene har voldt vanskeligheder, men vi mener at have løst dem tilfredsstillende. Færgen vil være rigelig stor de første år, men den er beregnet til at »vokse i«, og økonomisk set skulle den kunne svare sig, selvom det øverste dæk kun delvis er i

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

Dagens 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

brug 50 dage om året. Der bliver ikke pendulslads, færgen skal gå ret over på den ene tur og svaje 2 gange den anden vej, og det skulle give samme gennemsnitsfart på dobbeltturene. Vi regner med, at dobbeltdækkeren kan sættes i fart mellem Nyborg og Korsør i sommeren 1956. Der bliver rimelige restaurationsforhold ombord, det er en god pengeanbringelse for statsbanerne, og vi stræber efter at gøre overfarten så attraktiv som mulig. Der bliver kun een klasse ombord. Forøvrigt er det jo ikke det over dæk, som koster på et skib, det spiller ikke nogen væsentlig rolle i den sum, det drejer sig om.

— Man har sagt, at vi er kommet lidt for let til denne ordning. Ganske vist tager vi ikke patent på altid kun at gøre det rigtige, og vi afviser heller ikke kritik udefra, men overfor en stor del af den fremkomne kritik føler jeg mig berettiget til at sige, at der ligger beregninger, grundige og omhyggelige overvejelser bag ved.

Der har ikke i den offentlige diskussion været en forslag fremme, som ikke har været forelagt og behandlet i vort udvalg. Vi har heller ikke jaget forslaget igennem. Jeg forelagde i eftersommeren sidste år forslaget for ministeren, og det blev gennemarbejdet med bemærkninger. Det blev forelagt og vedtaget ved 1. behandling i folketinget den 18. februar, og 2. behandling fandt sted den 25. maj. I mellemtiden fik generaldirektoratet en mængde forespørgsler, som åbenbart må være tilfredsstillende besvaret, eftersom vi ikke hørte yderligere fra tinget, og forslaget blev tiltrådt af alle partier, og kun en halv snes medlemmer stemte imod.

— Når man nu fra visse sider tænker sig muligheden af at begynde forfra igen, så løber ønskerne fra realiteterne. Vi er efter planens vedtagelse hurtigst muligt gået i gang med at gennemføre planen — så vidt muligt til sommeren 1957, såfremt da ikke vejr og vind og arbejdsforhold skaber besværligheder.

Storebæltsbroen

Til sidst lidt om *Storebæltsbroen*. Hvis tegnebrætsfantasier og avisartikler slog til, så var det hele let. Sådan er det ikke! Lad mig sige det ganske lidenskabsløst:

Månedens AKTUELLE



— Skolebørnene huserer i togene —

Storebæltsbroen er et meget stort projekt. Ingen véd, hvordan man internationalt ser på det, om Danmark kan gå i gang med broen. Teknisk set ligger opgaven i overkanten af det mulige. Det véd vi fra vore ypperste teknikere, og gennemførelsen vil vel koste et sted omkring 1500 til 2000 millioner kr. Det ligger langt ude i fremtiden, at landet kan afse sådanne summer. Hertil kommer, at den seneste tids vanskeligheder jo ikke har givet grund til optimisme.

Det er ikke DSB's sag at afgøre, om der skal bygges bro eller ej. Det er samfundets. Dagens tekst er for DSB at sørge for så god en afvikling af den trafik, der er os betroet, til den engang bliver afløst. Men mange millioner biler vil være ført over den nye Storebæltsrute, før den første pille bygges til Storebæltsbroen.

Karl Fr. Schmidt

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

Jeg kan sige, at jeg har været lykkelig ved at få lov til at arbejde på den løsning, som nu realiseres, og jeg er glad for, at vi har nået dette resultat.

Og jeg kan berolige ængstelige sjæle med, at det nok skal gå på Halskov. Halskovhavnen skal nok blive bygget, enten inde eller ude. Hvor det bliver, tør jeg ikke love for!! Og der bliver ikke merudgifter af den grund.

Generaldirektørens foredrag hilstes med langvarigt bifald.



Kaptajn Jespersen sagde:

Søg altid det lyse

i det mørke,
og ikke det modsatte.



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

DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN

Til **JYLLAND**
over
HUNDESTED — GRENAA



Se med
Briller

fra Special Optiker

Ejnar Sørensen

Sydfyns Brille-Optik

Svendborg . Banegaardsplads . Tlf. 531

Holbæk

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

Køber brugt Jernbanemateriel og gamle Accumulatorer til højeste Dagspris

Holbæk . Paralelvej . Tlf. 1167

Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen

Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme

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

A. Chr. Pedersen

Odsherredsbanens Tømremester

Holbæk . Stenhusvej 7 . Tlf. 344

TELEFON
1870

Kay Mullit

SAGFØRER, CAND. JUR.

Ahlgade 14 . Holbæk

Brogaards Skræderi

Maalkonfektion paa Konto

Smedelundsgade 24

Holbæk . Telefon 1204

Månedens emner...

Daglige forsendelser

Det er vel muligt at forhindre, at togforsinkelser en gang imellem forekommer. Der vil undertiden kunne indtræffe uheld eller uregelmæssigheder, ligesom vejret vil kunne lægge sådanne hindringer i vejen for toggangen, at rettidig gennemførelse bliver umulig. Men alt sådant bør være sjældenheder. Virkelige hindringer for togene skaber vejret her til lands kun ganske enkelte dage årligt, og de såkaldte hændelige uheld skyldes altid i deres oprindelse: manglende dygtighed, manglende til- og eftersyn eller manglende påpasselighed. Det vil sige, de burde undgås.

Ser man imidlertid bort fra alle denne slags forsinkelser, som heldigvis ikke er helt almindelige, bliver der dog tilbage den alt overvejende del af forsent ankomne og forsent afgående tog, for hvis vedkommende der ikke er, eller ikke burde være nogen »gyldig« grund til forsinkelse.

Blandt disse således forsinkede tog er der nogle, som daglig, eller næsten daglig er mere eller mindre bag efter planen. Dette gælder ikke alene godstog, hvis arbejde undervejs kan være vanskelig at bedømme tidsmæssigt, men også persontog, eksprestog og lyntog, som, især for de sidste vedkommende, ikke forsinkes af arbejde eller rangering, og hvis køretider ikke er knappere, end at de med lethed overholdes.

Der må altså være noget galt et eller flere steder, enten ved planerne eller ved den måde, hvorpå planen efterkommes. Det kan vel forekomme (selv om det ikke burde ske), at man ved et køreplanskifte har konstrueret en plan, som er mindre heldig, således at den vanskelig kan følges. Men hvis sådant er sket, kan man vel gå ud fra, at det bliver ændret ved næste køreplanskifte, i modsat fald er der noget galt med den, der laver planerne. Hvis forsinkelserne derimod skyldes, at planerne ikke efterkommes og respekteres, er der noget galt såvel med dem, der

skal føre tilsyn med toggangen som med dem, der har umiddelbar indflydelse på togenes rettidige afgang og ankomst.

Hvori end fejlen ligger, må forholdet kunne rettes, hvis villien dertil er tilstede indenfor den højeste ledelse. At gribe til den udvej at give togene længere køretider, hjælper ikke noget, da det ikke er der, det er galt, og det vil kun have til følge, at der sløses endnu mere. Man må drage omsorg for, at alle tog bliver afsendt rettidigt og undgå at lade dem holde foran stopsignaler. Det kan nemlig lade sig gøre, hvis planerne er rigtige. Men man må ikke fortsat tage den sædvanlige serie af undskyldninger for gode varer — vi ved jo alle, de er det ikke.

De daglige forsinkelser skader banerne langt mere, end man tror. De rejsende kan ikke være tjent med det, og man kan ikke være det bekendt, når man ser med hvilken præcision andre befordringsmidler ankommer til deres bestemmelsessteder.

Aros.

Takstforhøjelse igen —

Regeringen har besluttet at forhøje Statsbanernes takster med omkring 10%. Uvilkårligt spørger man: Hvormeget kan taksterne forhøjes, uden at det giver bagslag? Banerne er jo ikke det eneste transportmiddel, som er til rådighed, og ved at forhøje taksterne, forøger man tendensen til at benytte andre former for transport. Jernbaner er ikke det så absolut foretrukne, således som bajerskøl, spiritus og tobak, der tilsyneladende kan tåle en hvilken som helst prisforhøjelse uden at forbruget går ned.

Det ser ganske vist ud, som om de senest foretagne takstforhøjelser har givet forøgede indtægter for banerne, men det lader sig vel ikke bevise, at indtægtsforøgelserne i virkeligheden skyldes takstforhøjelserne, lige så lidt som man kan bevise, at indtægtsforøgelserne ikke ville være fremkommet uden takstforhøjelser.



Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus
Immervad 9
Telefon 21436

Jernbanerestauranten

SKIVE H — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684

Ny Indehaver

Dagens Middag,
2 Retter veltillavet Mad

350

Frisklavet Kaffe
hele Dagen fra Kl. 6

ne. Det er det vanskeligste punkt ved takstforandringer, at man aldrig på forhånd kan vide, hvordan de vil virke, og at man selv bagefter næppe helt sikkert kan fastslå virkningerne.

Det er heller ikke sikkert, at fordi en takstforhøjelse følges af forøgede indtægter, ville en takstnedsættelse have en formidskelse af indtægterne til følge, muligvis kunne en nedsættelse tværtimod give en endnu større indtægt. Det er formodentlig også i erkendelse heraf, at man har indført de mange forskellige rabatsystemer, og at man lader folk rejse for halv pris lørdag, søndag og mandag. Denne ordning, der siges at give penge i kassen, burde måske følges af en tilsvarende for godstrafikkens vedkommende, så man f. eks. kunne sende sine varer for halv pris tirsdag, onsdag og torsdag. Det ville give ligesom mere balance i foretagendet.

A.

Lyntogenes bar

Fra køreplansskiftet er der indført den ordning, at siddepladserne i barene i lyntogene ikke mere sælges. Dette er en foranstaltning, som hilses med glæde af lyntogsrejsende. Det skulle herefter være muligt at sætte sig ind i baren og drikke kaffe eller spise i nogenlunde ro. Men dermed er sagen ikke klaret. Barenes tilstand har længe været en skamplet, ikke alene for selve lyntogene, men for hele DSB såvel som for spisevognsselskabet, og man må håbe, at der nu bliver gjort noget for at skabe sømmelige tilstande. Hvad der skal gøres er jo ikke noget, som koster penge, i hvert fald nævneværdigt. Vægge og lofter skal males, inventaret sættes i stand, bordene forsynes med en mere appetitlig belægning eller duge, ølkasser og affaldsbøtter fjernes, der skal holdes rent og ryddeligt både i bar og køkken og kædedrikkeri forhindres. Der er jo ingen som helst grund til, at der i lyntogenes bar skal være mindre sirligt og tiltalende, end de er i restaurationsvognene.

l.

Pristallet lægger fra land..

De senest foretagne afgiftforhøjelser på tobak, øl og spiritus skal holdes uden for pristalsberegningen, det vil sige, de må ikke få indflydelse på lønningerne. Dermed er pristallet som lønregulator ude at svømme og er ikke mere noget sikkert udtryk for leveomkostningerne.

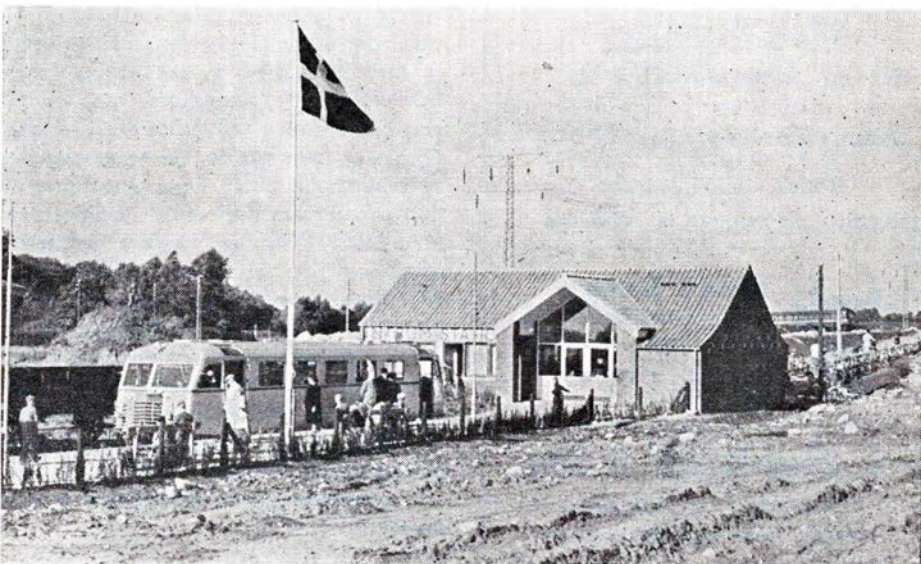
Man kan måske nok sige, at det betyder ikke så meget med disse mindre afgiftsforhøjelser, men man må dog have ment,

at de kunne få indflydelse på lønningerne, ellers var der ingen grund til, at de skulle holdes uden for pristallet. Og selve principet lønregulering efter leveomkostninger er slået i stykker. Har man først begyndt at lave undtagelser, bliver man sikkert ved dermed. Resultatet bliver et pristal, hvori man indregner eller ikke indregner forskellige udgiftsposter efter behag, og et sådant pristal er ikke meget værd.

..d.

Ureglementerede signaler

Signalreglementet foreskriver præcis og uden fortolkningsmuligheder, hvorledes hånd- og fløjtesignaler skal afgives, og det er i alle tilfælde på en sådan måde, at det ikke kræver særlig omtanke, anstrengelse eller færdighed. Ikke desto mindre hører det til sjældenheder, at man ser et håndsignal afgivet på korrekt og reglementeret måde. I de fleste tilfælde fremtræder



Lyngby-Nærumbanens nye station i Nærum

Nærumbanen, der i forvejen var landets korteste privatbane, blev den 3. oktober gjort endnu 800 m kortere, idet endestationen i Nærum blev flyttet dette stykke. Det er den ny Hørsholmsvej, der skal føres igennem på den del af banen, der nu er nedlagt. Den ny Nærum st. er ud-

styret med moderne sikringsanlæg. Der er lyse lokaler, hvis endevægge i forhallen består helt af glas. Elektriske varmelegemer i det støbte gulv sørger for opvarmningen. Nærumbanen er nu landets mest moderne privatbane.

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING

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

C. Engelbredt & Søn

Blikkenslager og Skiferdækker
Vand-, Gas- og Centralvarme
Herning Bredgade 14 Tlf. 47

Henning Buus

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

P. JØRGENSEN

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

Pølsefabriken »GØL«

Jørgen B. Jensen
Skalborg Tlf. 162



Tag til Odsherred
I ODSHERREDSBANENS TOG
Rejs i Odsherred
MED ODSHERREDSBANENS BUSSER
Ring til Holbæk 2080

Bagsværd

Jern- & Metalhandel

Bagsværd . Brudelysvej 1 . Telefon 852 - 1733

signalerne endda således, at kun den, der er fortrolig med signalgiverens metoder, kan afgøre, hvad de betyder, og kun ved, at de fremkommer som led i en kæde af begivenheder, hvis forløb i forvejen er nogenlunde kendt, kan den, som signalerne gives til, skønne, hvad meningen er. Dette gælder også for fløjtesignalernes vedkommende. Enhver rangerleder og enhver togfører har sin specielle måde at fremstille fløjtesignaler på, og som regel lyder de sådan, at hvis man kun hører et enkelt signal, uden at kende omstændighederne, vil man ikke kunne afgøre, om det betyder »frem«, »tilbage«, »stop«, »stød«, »afgang« eller »langsomt«.

I langt det overvejende antal tilfælde betyder det ganske vist ikke noget, hvorledes signalerne gives, fordi den, de gives til, i forvejen ved, hvad der skal ske, således at bare han ser en armbevægelse, en svingning med en lygte eller hører et fløjt er han klar over, hvad meningen er. Men det sker dog, at et signal misforstås, netop som følge af, at det i virkeligheden ikke ligner noget signal ifølge signalreglementet, og det sker, at følgerne af en sådan misforståelse bliver ret beklagelige (afsporede eller beskadigede vogne, beskadiget eller ødelagt gods, tilskadekomst el. lign.). Derfor burde alle signalgivere beflitte sig på at afgive ethvert signal korrekt og reglementeret, ulejligheden er den samme.

Ole.

• • • Det er ikke alle • der ved...

at en meget stor del af den danske presse endnu ikke har forladt den sensationsprægede taktik, som vel nok er i stand til at forøge pågældende bladets oplag, men når både kerne og detaljer i en opsats viser sig at være forkert, så svinder sympati og respekt for pågældende organer ligeså sikkert i mindst samme grad.

Med mellemrum får visse blade lyst til at lophude DSB Kino på Københavns Hovedbanegård ved at påstå, at det er en underskudsforretning. Det er vitterligt ganske urigtigt, tværtimod er det et godt aktiv for DSB både direkte og indirekte. Denne kendsgerning er flere gange slået

fast af DSB's generaldirektør og iøvrigt også under en debat i folketinget, så det er svært at forstå visse bladets hensigt med at bringe forkerte oplysninger frem på dette felt. Man fristes til at fremhæve, at landets skatteborgere hverken fortjener eller forlanger, at alting males sort.

Takstforhøjelse —

Kan man tro avisernes referater fra rigsdagsforhandlingerne, skulle en 10 % forhøjelse af jernbanetaksterne være nær forestående og skulle efter beregningerne give 25 millioner mere i den slunkne statskasse.

Desværre er beregning eet, men praksis noget ganske andet — var det ikke den erfaring, man i sin tid høstede af den bekendte sporvogns-5-øre?

Ifølge samme referat skulle forhøjelsen af benzinafgiften derimod være opgivet.

Ja, men hvordan skal jernbanen så kunne konkurrere, når forholdet i dag er sådant, at lillebiler befordrer 4 a 5 personer til de nugældende jernbanetakster?

Er week-end kørslen netop ikke indført for at give flere penge i kassen ved forøget salg som følge af billige priser?

Kan det virkelig støtte landets økonomi, at togene kører halvtomme og trafikken mere og mere ledes over på landevejene?

Så skal vi da vist først have fundet nogle olieklæder og plantet nogle gummiplanter.

△

SKAFOTTET

Bedre samarbejde

Trafikassistent D. H. Nissen, Rbu., Kbh., har forsøgt besvaret en enkelt af en indsenders eksempler på manglende samarbejde mellem baner og biler, og skriver efter afløb af harme og citat af »De vises Sten«:

»En henvendelse til den stedlige driftsleder ville have bragt indsenderen ud af sin vildfarelse, og samtidig have hindret fremkomsten af et bladindlæg, der i den

Opkøb af Jern og Metal samt
defekte ACCUMULATORER

ukyndige læsers øjne bragte etaten i et uheldigt lys«.

Hertil skal oplyses:

Henvendelsen var foretaget — man vil se en sådan udnyttelse som foreslået, hvis der skulle vise sig en lignende mulighed en anden gang!!!

Hvorfor undervurderer læserne og kalder dem for ukyndige?

Iøvrigt ville jeg ikke finde det rigtigst om såvel lovgivningsmagten som alle aktionærer i DSB blev medvidende om, i

hvilket omfang givne love kan gribe ind i god udnyttelse af vore trafikmidler — for har landet råd til en sådan mindre udnyttelse?

Hvorfor tror De, de store virksomheder verden over opfodrer sine medarbejdere til at fremkomme med kritik af virksomheden?

Spar harmen.

Jeg håber stadig på »bedre samarbejde«.

△

så inderlig træt og uoplagt ved at gå og tænke på nattjeneste, det er egentlig meget værre for end efter. — Så kom hun ind, anbragte sig på kanten af divanen og ligesom tilfældigt lagde tæppet bedre tilrette over mig.

»Ved du, hvad jeg har tænkt på?« spurgte hun, idet hun undgik at se direkte på mig. Jeg skønnede af dette lille træk, at det hun havde tænkt på eller måske rettere besluttet, var noget hun ikke var så særlig stolt af at komme frem med.

»Nej«.

»Jo, ser du. Der er jo disse her aftenkursus rundt omkring på skolerne i denne tid. De er helt gratis. Og der kan man lære alt muligt«.

»Hm«.

»Jeg har tænkt på at melde mig til et sådant kursus«.

»Hvad vil du så lære?«

»Finere madlavning«.

»Hvad for noget? Prøv at sige det en gang til«.

»Du hørte det udmærket. Jeg sagde: Finere madlavning. Har du så forstået det? Og har du noget imod det?«

»Noget imod det? Selvfølgelig ikke. Jeg synes tværtimod det kan blive meget morsomt«. Karoline kunne tydeligt se på mig, at jeg morede mig, og hun tog mig dette ilde op.

»Det er aldeles ikke morsomt. Det er interessant«.

»Ja, måske. Men jeg nærer absolut ingen sympati for såkaldt finere mad. Det er som regel noget, der bare ser pænt ud, men som smager fælt, og den slags synes jeg, du er dygtig nok til at lave«. Dette var selvfølgelig sagt i spøg, men



✧ Finere madlavning

»Det er ikke godt for mennesket at være ene«. Sådan sagde Vorherre, da han så Adam spankulere alene rundt i haven og kede sig. Senere har han muligvis ændret sine anskuelser om den sag, idet han lod profeterne gennemgå en ensomheds periode, før de fremstod for folket. Og sikkert er det, at næsten alle store tanker er født i ensomhed. Alt dette skal jeg imidlertid ikke blande mig op i, men derimod fastholde som følge af min egen erfaring, at det ikke er godt for mennesket at være ledig. Ja, det er ikke mig selv personlig, jeg tænker på, jeg har såmænd ingen skade af nogle ledige stunder nu og da, jeg vil endda gå så vidt at påstå, jeg har godt af det. Men man må jo ikke generalisere ud fra sig selv. Der er mennesker, som er i besiddelse af en

ganske anderledes kraftig energi, og for dem kan lediggang være svær. Ja, de kan ligefrem ikke være ledige, og er de det et øjeblik, fanger de griller eller udklækker geniale ideer.

Karoline har det sådan. Efter at pigen er kommet hjemmefra — hun fik realeksamen i sommer og har nu fået plads, det hedder: hun er et år i huset, inden hun tager fat på noget andet. Hvad det andet skal være, er der ingen, der ved endnu. Men det er vistnok en forening eller en »bevægelse«, som har lanceret ideen med slagordet: Et år i huset. Og det lyder jo meget godt. Men som sagt, Karoline har nu lidt mindre at bestille, og da hun holder det sædvanlige tempo, får hun ledige stunder, og så får hun ideer.

Jeg havde lige lagt mig til en lille midt-dagslur — jeg trængte til det, for jeg skal have nattjeneste, og jeg bliver altid

HJEMMEBAGERIET

Skjoldt Frederiksen

I. ev. til DSB Personale

Kbhvn. V. Krusaagade 7 . Tlf. Eva 1771

I. Kl.
Wienerbrød,
Kager og
Morgenbrød
udbringes



HERRE- OG DAMEKONFEKTION

Vær altid velklædt
i Tøj fra Rønne

Vi aabner Dem gerne en Konto

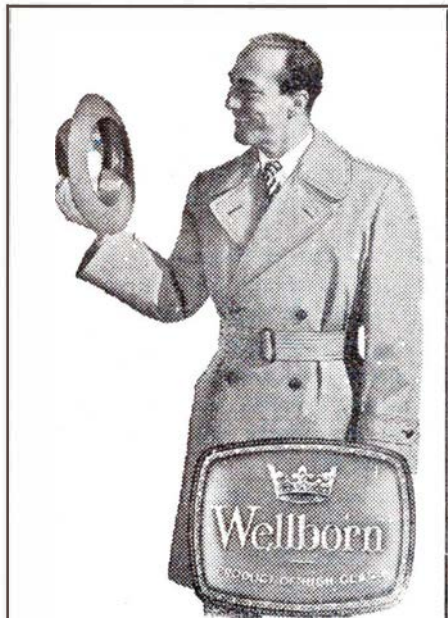
Rønne

Nørrebrogade 40
Nora 1415 - Nora 2802

der er visse ting, man ikke skal spøge med, i hvert fald ikke overfor Karoline. Hun blev hed i kinderne og åbnede munden til et hårdt svar. Men så pludselig ændrede hun taktik. Hun satte ansigtet i smil, så direkte på mig og sagde:

»Pas nu på, du ikke får din middags-søvn ødelagt. Jeg ville bare så skånsomt som muligt underrette dig om, at jeg har meldt mig som deltager i et aftenkursus i finere madlavning. Men når du vil kvæ-rulere, må du have det ligeud. Skynd dig så at sove. Jeg kommer med kaffen kl. 3.

lady.



Cotton-Pjækkerter

i bedste Poplin, til Isætning af Uldfoer
med ternet Foer Kr. 97.00
dobbelt Poplin..... Kr. 118.00

Trenchcoat

i svær Bomuldsgabardine med
ternet Foer..... Kr. 79.00

Vi har ogsaa løbende Konto for
Drenge og Herrer

Herremagasin *Sorte Hest*

Vesterbrogade 139
København V . Telf. Vester 2614

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

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

Randers-Aalborg 85 år

Hilst med kanonsalut kørte det første tog fra Aalborg for 85 år siden. Så festligt gik det til den gang. Med åbningen af næstsidste etape af den østjydske længdebane var Nordjylland rykket det øvrige land nærmere i trafikale henseende.

Det var ikke blot Aalborg garnisons kanoner, der talte ved denne lejlighed. Ved officielle højtideligheder baade i Aalborg og Randers blev der talt store ord om »det fuldførte værk, der upåtvivlelig ville bidrage til fremme af velstanden og borgernes velvære«. Når nutidens mennesker vælger og vrager mellem de 15—16 daglige togforbindelser på strækningen, næsten alle med videre forbindelse til Fyn, Sjælland eller det europæiske jernbanenet, eller når vi sidder i lyntoget og kører den 81 kilometer lange strækning mellem de to byer på en lille time, så har vi svært ved at fatte betydningen af den daværende bane med to persontog og et godstog i hver retning om dagen, gørende turen i et for vor til langsomt tempo.

Men det var i allerhøjeste grad en skelsættende begivenhed, der blev intet mindre end en revolution for landsdelens trafikliv. Togene var trods tempoet et langt hurtigere og mere stabilt transportmiddel end de gamle dilligencer og dagvogne, som nu efterhånden gled ud af billedet, og der blev med eet skabt mulighed for en godstransport, som den nye industrialismens tidsalder skabte et tvingende behov for.

Intet under, at et opbud af betydende personer var til stede ved åbningen af den nordjydske bane. Kong Christian den Niende, dronning Louise og det nygifte kronprinspar Frederik og Lovisa var spidserne i dete repræsentative selskab, der indviede banen lørdag den 18. september 1869, mens regelmæssig drift indførtes på strækningen dagen efter. Pudsigt nok faldt datoerne i 1869 på samme ugedage som i år.

Anlæggelsen af banen fra Randers til Aalborg var intet særskilt foretagende. Netop i årene efter krigen i 1864 skete

der en enorm udvikling indenfor det danske jernbanevæsen. For statens regning anlagde det engelske firma Peto, Brassey & Betts en række baner i Jylland—Fyn, og ved lov af 14. marts 1867 vedtoges det, at staten selv skulle drive disse baner. Den 1. september overtog indenrigsministeriet driften af de allerede bestående baner: Aarhus—Randers, Langå—Struer—Holstebro, Farris—Vamdrup—Fredericia og Nyborg—Strib, hvortil i 1868 kom banen Fredericia—Aarhus og i 1869 Randers—Aalborg. Der var da 500 kilometer statsbane (de sjællandske baner blev først overtaget af staten i 1880).

Ikke alle var glade for banen

I den tid, der gik med anlæggelse af banen, var denne naturligvis det stående samtaleemne i by og på land. Der var ikke idelig tilfredshed. Den bedre samfærdsmulighed blev af handlende og andre næringsdrivende, især i de mindre byer, anset for at være til deres ugunst, og modsat opstod der surhed i de egne, hvor jernbanen ikke kom til at gå. Kritikken i så henseende måtte man dog se stort på, udviklingen måtte kræve sit.

Noget andet var, at der blev anlagt for få stationer. Himmerland var dengang meget tyndt befolket, og lederne af projektet lagde derfor stationerne med meget stor afstand. Mellem Aalborg og Støvring var der fra begyndelsen ingen station eller holdeplads, og der blev stærkt slaet til lyd for det forkerte heri.

Man indrømmede, at det måske ikke straks ville kunne forrente sig med for mange stationer i det magre opland, men hvis det virkelig var meningen, at banen skulle medvirke til at ophjælpe de ringere egne, måtte man se stort på det. Især mente man, at Svenstrup burde have en station eller holdeplads, da landsbyen fra gammel tid var samlingspunkt for de store landeveje fra det sydvestlige Himmerland og fra Nibe og Logstør i vest. Svenstrup fik da også sin station senere.



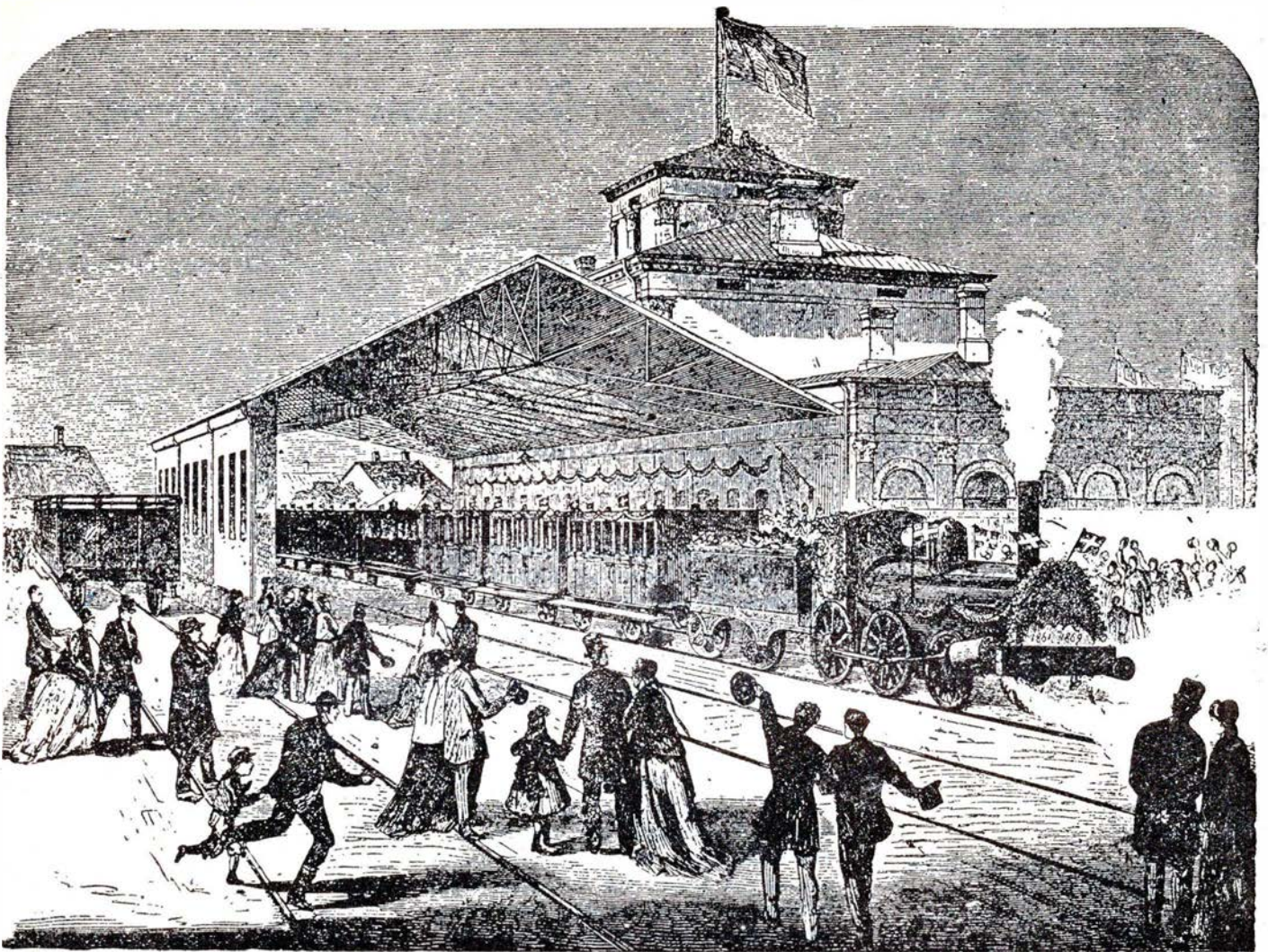
K. K. Jensen - Karosserifabrik

SPØTTRUP - Tlf. 61

MODERNE BUSSE
bygget af Fagfolk

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

FORLANG TILBUD



Kongetogets afgang fra Aalborg 1869

Begivenhedernes storhed overskyggede dog alle kritikspørgsmål, da indvielsen endelig fandt sted. Landmændene havde lige overstået en ualmindelig god høst, og fra nær og fjern strømmede folk til Aalborg, Hobro og Randers, ikke bare de specielt indbudte, for at overvære indvielsestogets kørsel. Aalborg oplevede allerede i det år en følelig hotelmangel med det resultat, at man måtte tage private værelser i brug til indkvartering — akkurat som nu, når store begivenheder foregår i byen.

De mange kongeliges nærværelse var naturligvis egnet til at gøre baneindvielsen endnu festligere. Kongeskibet »Slesvig«s ankomst til Aalborg blev forkyndt

ved, at alle byens kirkeklokker ringede, og da skibet med kongefamilien på skansen lagde til kaj, blev det hilst med kanon-salut og jublende hurraråb.

Efter en kur på slottet, samledes man til frokost i kompagnihuset, hvor flere talere fremhævede den sande taknemmelighed, som folket følte, fordi kongen i landets tunge dage havde vist sig stærk og ikke nogen sinde havde fraveget sandhed og ret.

Efter at have drukket kaffe begav kongefamilien sig i åbne vogne ad Østerå, Gammeltorv, Algade, Vestergade og Vesterbro til banegården, hvor de kongelige steg ind i den særligt byggede, meget

smukke kongevogn, mens de øvrige indbudte gæster tog sytten andre vogne i besiddelse. Mens kanonerne tordnede og den store menneskemasse jublede, dampede toget sydpå mod Randers.

Hele vejen stod der ved såvel stationer som vogterhuse fuldt af mennesker, og flag vajede overalt. I Randers holdt indenrigsministeriet en fest i klubben Harmonien, hvori foruden kongefamilien deltog samtlige ministre, medlemmer af rigsdagen, de fire jyske biskopper og mange flere.

Dermed var banen åbnet, og dagen efter kunne »almindelige mennesker« i Nordjylland komme ud at rejse. Af afgå-

Besøg
JERNBANERESTAURATIONEN

Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58

Skanderborg

Banegårds - Restauration

v. Anna Simonsen

Varm Mad, Smørrebød og frisklavet Kaffe serveres hele Dagen

Tlf. Skanderborg 63

Banegårdens restaurant

Fredericia

er et besøg værd —

ende tog var der et persontog om morgenen, og et om eftermiddagen samt et godstog om formiddagen, og der ankom til Aalborg et persontog om formiddagen og et om aftenen, mens det ankomende godstog kom om eftermiddagen. Kun det ene af persontogene og godstoget var gennemgående tog til Fredericia.

Endnu manglede banen i Vendsyssel, før den østjydske længdebane var fuldført. Men netop i dagene omkring Randers—Aalborg banens åbning blev der foretaget ekspropriationer til banen nordenfjords, og i 1869 kom jernbanebroen over Limfjorden, således at der var direkte forbindelse mellem Fredericia og Hjørring. Også netop i september dette år drøftede man i Hjørring, hvor banegården skulle ligge i denne by, og Aalborg byråd fik ministeriel koncession til at opkræve bropenge på pontonbroen, men med den tilføjelse, at byrådet ikke kunne kræve erstatning, hvis den kommende jernbanebro kom til at tage en del af trafikken fra pontonbroen.



Fernbane-rutebilerne

Holbæk-Helsingør

DSB's overtagelse af Hillerød-Roskilde ruten synes at have givet luft for planerne om hurtigruter Holbæk-Frederikssund-Hillerød-Helsingør med tilslutning fra Roskilde. Alle byrådene har anbefalet, at der gives DSB koncession på ruten, der antagelig vil være en kendsgerning til kommende forår. Turen Roskilde-Helsingør vil da kunne gøres på ca. 1½ time mod nu ca. 4 timer, idet der ikke findes direkte rute Hillerød-Helsingør i dag.

Rønde

Med de svenske sporløse jernbaner som model har DSB bygget sin første lande-vejsstation i Rønde. Her sælges billetter til alle jernbaneforbindelser ligesom der kan

afsendes og modtages al slags gods, der kan transporteres med lastbil. Bogføringen foretages af Mørke station. Chauffør Knud Petersen og hustru er ansat som bestyrere af stationen i Rønde.

Aalborg Skive

Forhen var det en lang og besværlig rejse fra Aalborg til Skive og Holstebro, men ved et fornuftigt samarbejde mellem Aalborg Privatbaner og de private rutebilere i Salling er rejsetiden ved kombineret tog, færge og bil befording Aalborg-Skive nedsat til 2¼ time, og Aalborg-Holstebro kan nu gøres på 3¼ time.

AALBORG PRIVATBANER har nu indgivet ansøgning om koncession på syv rutekoncessioner, der alle indehaves af private rutebilere.

FRA DSB's ADMINISTRATIONS-KONTORER

I. Bogholderkontoret

Generaldirektoratet, Sølvgade 40! Sådan ser man ofte breve adresseret. Men hvad foregår der i Sølvgade 40? Jernbane Bladets medarbejder vil forsøge at fortælle læserne lidt herom ved at besøge nogle kontorer, og hvad der ikke nås denne gang, følger i næste nr. af Jernbane Bladet.

Det første kontor jeg besøger er »Bogholderkontoret«.

Jeg henvender mig til kontorchef Emil C. Jensen, som tager særdeles venligt imod mig og er villig til at fortælle om bogholderkontoret. Men kontorchefen mener, at det bedste for mig er at få bogholdermaskinerne at se, og beder hr. overtrafikass. S. E. Nielsen om at fortælle mig om bogholderiet.

— Hr. Nielsen, vil De være venlig at fortælle mig lidt om, hvad der foregår her?

— Ja, det nuværende system med anvendelse af maskiner i statsbanernes bogholderi blev indført i 1933 samtidig med, at en fuldstændig omlægning af regnskabs-

og kassevæsenet blev påbegyndt, og det nuværende regnskab bygger stadig på de dengang indførte bestemmelser.

— Hvilke maskiner er det så, der anvendes?

Vor maskinpark består af 3 tekstskrivende salderingsmaskiner, hvoraf den ene er helt moderne med elektrisk anslag m. m., samt af 2 såkaldte kontrolmaskiner, der ikke er indrettet til tekstskrivning. Bogføringsmaterialet passerer gennem begge slags maskiner, og ved at sammenligne de af maskinerne opslåede beløb (kortets gamle saldo + postering = ny saldo), har man sikkerhed for, ikke alene at posteringsbeløbet er rigtigt, men også at det rigtige kontokort er anvendt. For hvert forvaltningsområde d.v.s. distrikterne og visse afdelinger, der forvalter hver sit udgiftsbudget, er indrettet et kartotek med kontokort til posteringer ved kontrolmaskinerne. Kartotekerne er anbragt i kasser, der er lost anbragt på små rulle vogne, således at de let kan transporteres mellem maskinerne. Kortene er forsynet med le-

C. Nissen

Sadelmager - Autosadelmager
Leverandør til DSB

Baggesens Alle 8 - Tlf. 4167
Esbjerg

A. & N. Holm Hansen

Murermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.

Esbjerg - Gormsgade 77 - Tlf. 1389

Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S

Leverandør til DSB

Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker
Vand - Varme - Sanitet

Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern . Chr. Hansensvej 5 . Telf. 484

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. NICOLAJSSEN

Horsens — Tlf. 295 - 3058

Leverandør til DSB og Privatbanerne

demærker — tallene fra 0—9 og bogstaver a. b. c. o.s.v., således at betjeningspersonalet hurtigt og let kan tage det kort frem, der skal bruges ved posteringen. Til yderligere lettelse er kontienes hovedgrupper adskilt ved skillekort. Ganske tilsvarende kartoteker for hvert forvaltningsområde er indrettet til posteringer ved de tekstskrivende maskiner. Her er kortene lidt større og indrettet med gennemslag, der ved månedens slutning udtages og sendes til forvaltningsområderne.

— Det var en omtale af maskinerne, men hvad sker der her i bogholderiet?

— Det kan selvsagt kun blive en løseli gennemgang af de væsentligste ting. Først må nævnes, at her føres statsbanernes indtægter og udgifter, delt ud på forskellige konti, samt opstilles drifts- og anlægsregnskab hver måned og endvidere opstilles en status ved finansårets slutning. Tillige er indtægtskontrollen med de ved kassererkontoret indbetalte beløb henlagt hertil. Den samlede bogføring vedrørende statsbanernes kreditorer og debitorer foregår her, herunder hører bl. a. føring af riskontro over arbejdet for fremmede, salg af lagergenstande samt mellemværender med privatbanerne. Til sidst nævnte opstilles hovedafregninger hver måned, tildels på grundlag af opgivelser fra andre kontorer. Vi foretager også afregning med statsbanepersonalets sygekasse samt personalets 2 biblioteker. Endvidere besørges udgiftsanvisningen for tariff- og regnskabsafdelingen samt personalearbejdet og handelsafdelingen.

Den største part af bogføringsmateri-



Kontorchef E. C. Jensen - Bogholderkontoret

alet indgår fra forvaltningsområderne, og for ikke at trætte med en opremsning af de forskellige arter af materiale, vil jeg kun nævne regninger til private, der alle opkræves ved bogholderkontorets foranstaltning, lageropgørelser, mellemværender med områderne indbyrdes samt fortegnelser med regninger til anvisning. Sidstnævnte indgår hertil enten direkte eller gennem kontrollkontoret og underkastets et eftersyn, hvorefter de efter maskinbogføring afgives til videre behandling i kassererkontoret. Udbetalinger i fremmed va-

luta og betaling til udlandet ekspederes dog til udbetaling gennem Nationalbanken over finansministeriets foliokonto i banken, altså uden om kassererkontoret. For udbetalinger gennem Nationalbanken underrettes forvaltningsområdet om det danske beløb, der modsvarer de i fremmed valuta foretagne udbetalinger. Endelig foretages fuldstændig bogføring og regnskabsaflæggelse for statsbanepersonalets sygekasse.

— Statsbanernes indtægter indgår jo først og fremmest gennem stationerne, hvordan kommer de ind i billedet?

— Ja, det burde selvfølgelig have været nævnt, men det er jo ikke nemt at få det hele med på en gang. Da vi er bogholderi for statsbanerne, skal foruden postering af de før nævnte ting tillige foretages bogføring på kortene for at beløbene fra stationsregnskaberne. Kontrollkontoret udfærdiger, når samtlige stationsregnskaber er indgået, en summarisk opgørelse over beløbenes fordeling på indtægts- og udgiftskonti, samt kassebeholdningernes samlede størrelse ved månedens begyndelse og udgang, og afgiver denne opgørelse til bogholderkontoret til bogføring. Disse regnskaber er på dette tidspunkt ikke reviderede. Senest den 15. i den næste måned skal revisionen være tilendebragt, og en tilsvarende summarisk opgørelse udvisende de reviderede summer afgives til bogføring af eventuelle differencer. Jeg har nu nævnt nogle af de sager, hovedbogholderiet beskæftiger sig med, men det er jo langt fra det hele. Såfremt der er visse ting, De kunne ønske uddybet nærmere, så kom igen, og jeg står til Deres disposition.

Jeg takker d'hr. kontorchef Emil Jensen og overtrafikass. S. E. Nielsen, for deres elskværdighed mod mig, og lader hermed mine optegnelser gå videre til Jernbane Bladets mange læsere og håber, de har fået et lille indblik i dette kontors virksomhed. Vi fortsætter besøgene i Sølvgade 40, og i næste nummer af Jernbane Bladet skal læserne høre om mer cherrfra.

Harald.



Frk. K. Falk ved en Kontrolmaskine

DAMEKONFEKTION PAA KONTO

Stort udvalg i frakker, kostumer, pelse
samt kjoler, bluser og nederdele.

STOP12

Frederiksbørggade
København K.

Husk under uret

PADBORG STATION

Tekst og foto: Ib V. Andersen

DE STØTTER BYEN
naar De handler lokalt

✧ **POUL's Møbler** ✧

v. Poul Madsen
Snedkermester

kan altid vise Dem

de sidste Nyheder

**SE ALTID MINE VINDUER,
FØR DE BESTEMMER DEM**

De Siger Blikkenslager

saa W. KÜCKELHAN, Padborg
Centralvarme - Sanitet - Gas -
Klejnsmedearbejde

De Svinger Benet

over *Cyklen fra*

P. H. SØRENSEN
Haraldsdalsvej - Padborg
og kon mer let og bekvemt
til og fra Deres Arbejde

Det Store Besøg

hos os - skyldes vor KAFFE
Prøv den! **J. KNUDSEN**
Padborg - Haraldsdalsvej 5

Det Styrker Budgettet

naar Deres MURERARBEJDE
udføres af

JOHS. MARTENSEN
Murermester - Padborg

BERGIS

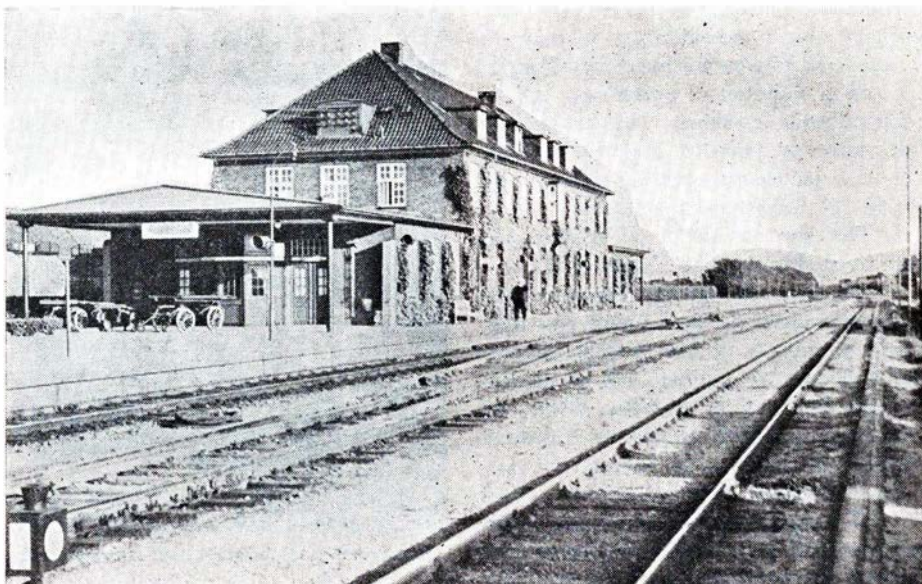
naar det gælder FOTO

NØRREGADE 8 - PADBORG
TLF. 9123

Graasten Bank $\frac{1}{5}$

Padborg Agentur

Tlf. 9325



En af de stationer, hvorom interessen i de senere år ofte har samlet sig, er Padborg station. Padborg station har i de fleste af efterkrigsårene været alene om besørgelsen af jernbanetrafikken til og fra det sydlige udland, og først i de senere år er stationen blevet aflastet noget efter genoprettelsen af trafikken mellem Tønder og S. Løgum og især etableringen af færgefarten mellem Gedser og Grossenbrode.

Forinden vi beskæftiger os lidt med forholdene på stationen, som de er i dag, vil en kortfattet skildring af stationens udvikling siden genforeningen i 1920 formentlig være på sin plads. Padborg stations udvikling har været eksplosiv, skabt ved grænsedragningen i byens umiddelbare nærhed.

Ved genforeningen i 1920 adskilte det daværende jernbaneanstalt sig i forhold til det nuværende derved, at for det første var den kommende grænsestation — Padborg —, kun en ganske almindelig station på den dobbeltsporede hovedbane Flensborg—Tinglev samt udgangspunkt for den lille sidebane op til Torsbøl på Tinglev—Sønderborgbanen. Desuden eksisterede der endnu et par sidebaner (stats-

baner) og endelig de mange amtsbaner.

Alle disse baner var i deres opbygning og linieføring baseret på landsdelens tilhørsforhold til Tyskland, og det stod klart, at der efter genforeningen måtte foretages en ret vidtgående ændring i de bestående jernbaneforhold. At for det første en udbygning af Padborg station til en moderne udgangs- og grænsestation var nødvendig, siger sig selv, men en sanering af de sønderjydske jernbaneforhold taget under et var imidlertid heller ikke til at komme uden om. At denne sanering har været gennemført med megen grundighed, skal her kun bemærkes for fuldstændighedens skyld, i dag eksisterer der som bekendt kun de oprindelige hovedbaner i Sønderjylland.

Som nævnt var Padborg station kun en lille station ved Genforeningen i 1920, foruden hovedbygningen fandtes der kun et mindre varehus samt en tjenestebolig for en banemester og en baneformand. Stationen var i dens daværende skikkelse ganske ude af stand til at fungere som grænseovergangsstation. En ny station måtte derfor anlægges, og af forskellige årsager placeredes denne ca. 600 meter nordligere end den gamle. Arbejderne



RULLENDE BUFFETVOGN (BAR)

Denne smukke, rullende Bar, helt udført i poleret, rustfri Staal, ønskes solgt. Der er Kosagas og Akkumulator, Bassin til Pølser, Kaffemaskine (rustfri staal). Box til Is, Pengeskuffe, Plads til fem Kasser Øl og Vand paa Ruller, Udstillingsmontre osv. Vognen er isoleret som et Køleskab.

C. CARØE RAVN
Padborg, Telefon 9140

påbegyndtes i begyndelsen af tyverne, men først i 1928 kunne hovedbygningen tages i brug, nogen tid senere end beregnet som følge af et meget fugtigt vejr.

Den nye Padborg stations hovedbygning adskiller sig på forskellige punkter fra den almindeligt kendte danske stationstype. Bygningen er således opført på en ø-perron, en stor del af kontorerne er anbragt på 1. sal o.s.v. Stationens tekniske indretning er naturligvis som ved alle senere danske banegårdsanlæg, moderne remiseanlæg, rangerbanegård m. v.

Efter Padborg stations maskindepots ibrugtagning nedlagdes det tidligere maskindepot i Vamdrup, og en stor del af de i denne by stationerede jernbanefunktionærer forflyttedes til Padborg. For Vamdrup kom genforeningen således til at betyde en stor tilbagegang for byens erhvervsliv, og den faldt atter tilbage i ubemærketheden. For Padborgs vedkommende fik grænseflytningen derimod stor betydning, og byen gennemgik i de første år efter genforeningen og op til omkring 1930 en stor udvikling, ikke mindst på grund af de mange jernbanefunktionærer, der tilflyttede byen.

Det har naturligvis ikke været til at undgå at foretage udvidelser af stationens sportsterræn og øvrige tekniske indretninger, idet størrelsen af de opgaver, der

fra tid til anden pålægges en grænsestation, er svingende. Det kan således nævnes, at maskindepotet efter nogle års forløb ombyggedes og at der forøvrigt stadig arbejdes med udvidelser (bl. a. nedlægning af en ny drejeskive). Ligeledes er antallet af depotspor eller lign. forøget, dette gælder især de sidste år, hvor trafikken har været overordentlig stor. Det kan endvidere nævnes, at der i 1953 er taget en ny kvægrampe i brug, efter at en i 1937 bygget rampe havde vist sig at være for lille.

★

Stigende transit trafik

Som tidligere nævnt er trafikken efter krigen og især transittrafikken steget meget betydeligt. Vanskelighederne for de danske statsbaner ved at klare denne forøgede transportmængde har været iøjnefaldende, men det bør dog fremhæves, at vanskelighederne først for alvor opstod ved Storebæltsoverfarten, »flaskehalsen«, gennem hvilken hele den gennemgående trafik en årrække måtte ledes.

Man skulle imidlertid forvente, at trafikken over Padborg station efter åbnin-

gen af Gedser—Grossenbrodeoverfarten ville dale, men stationsforstander Berg, Padborg, oplyser meget overraskende, at ganske vist er personbefordringen som følge af, at et stort antal af de internationale tog nu føres via Gedser—Grossenbrode, gået ned, men godsbefordringen er fremdeles i stigning, hvad efterfølgende tal tydeligt viser:

Deres Store Bekymring

angaaende anskaffelse af RADIO forsvinder, når De går til

Padborg Radio Service

v. W. Dreehsen

Padborg - Tlf. 9012 - Krusaa - Tlf. 9420

Johs. Petersen

Snedkermester

Bygnings- og Møbelsnedkeri

Tlf. Padborg 9264

Hans Jørgensen

Tømremester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Tlf. Padborg 9345

Petersen & Knudsen

Indeh. O. Knudsen

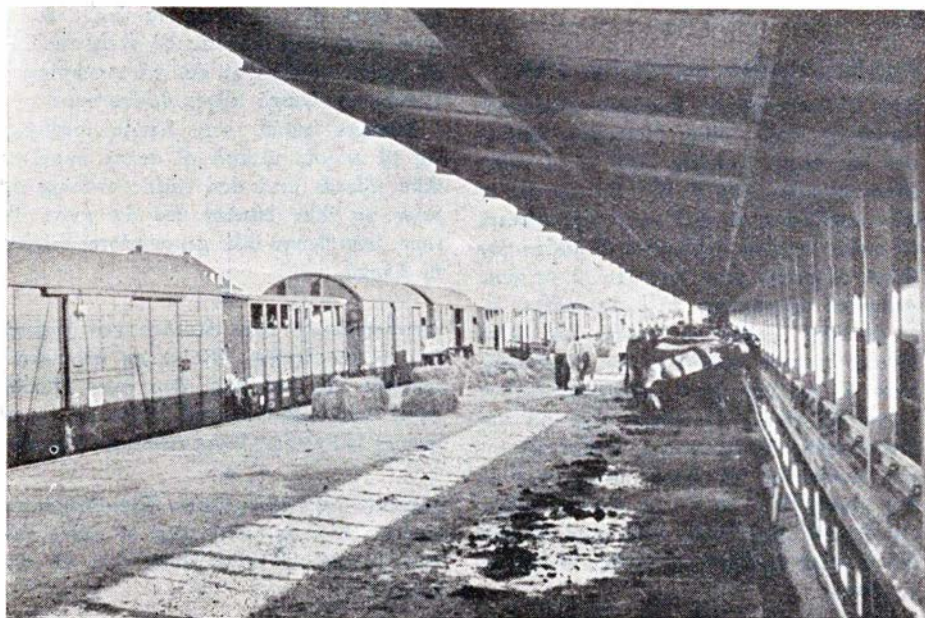
Manufaktur - Isenkram - Kolonial

Padborg - Tlf. 9215

Det Sundeste Brød



BAGERI - KONDITORI



Den store kvægrampe i Padborg

Stenbrud- og Skærvefabrik Nørre Smedeby ½

Vilsbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716



CENTRALVARMEANLÆG

NYGADE 15
TELF. 9329

BLIKKENS LAGERARBEJDE

OG

SANITÆRE ANLÆG

★

PADBORG

Antal ekspederede transitvogne i finansåret 1949/50: 67173 stk., 1950/51: 119775 stk. 1951/52: 141911 stk., 1952/53: 121338 stk. og i 1953/54: 148539 stk.

Gennemsnitlig udveksles der ca. 3000 vogne om ugen med fremmede baner, men man har dog i travle perioder været oppe på ca. 4600 ugentlig, men så har der også været arbejdet under højtryk.

Med hensyn til personbefordringen er det ikke muligt at fremkomme med tal, alene af den grund, at der ikke foreligger nogen opgørelse over antallet af rejsende. Tallet er naturligvis som følge af Gedser—Grossenbrode-overfartens etablering dalet betydeligt, men iøvrigt er det jo heller ikke de rejsende, der giver stationen arbejde, men derimod det meget store antal godsvogne, som skal ekspederes.

Det kunne måske hævdes, at Padborg station på grund af den overordentlige store trafik efterhånden måtte være blevet for lille i forhold til de opgaver, stationen skal påtage sig. Hertil kan imidlertid siges, at problemerne vedr. den store godstrafik ikke i givet fald er koncentreret til Pad-

borg station alene, men derimod til hele strækningen fra Lunderskov til Padborg, der er enkeltsporet (dobbeltsporet fra Pad-



Stationsforst. J. C. V. Berg - Padborg

borg til Tinglev blev taget op i begyndelsen af trediverne). Grundet denne omstændighed har det ofte været vanskeligt at tilrettelægge en hensigtsmæssig køreplan, og desuden er det med den store trafik på strækningen vanskeligt at undgå forsinkelser.

Imidlertid arbejdes der for tiden på bygningen af et nyt dobbeltspor mellem Lunderskov og Vamdrup, og samtidig gennemgår Lunderskov station en større ombygning. Vamdrup station ændres fuldstændig, idet stationspladsen hæves ca. 1½ meter. Efter ibrugtagningen af det nye dobbeltspor forøges strækningens kapacitet betydeligt, men helt godt bliver det trods alt ikke, førend hele strækningen til Padborg er forsynet med dobbeltspor.

Padborg station er i dag fremdeles vort lands største forbindelsesled i jernbanetrafikken med det sydlige udland, og som forholdene synes at udvikle sig, tyder alt på, at stationen fremdeles vil formå at hævde denne position i årene fremefter.



J. Krüger & S

Vandforsynings- og vandbehandlingsanlæg bl. a. til brug for lokomotivfødevand.

Elektrolytisk Vandbehandling
Pumper . Ventilation

KØBENHAVN K

Christiansgade 22 . Tlf. 4726
Telgr.: Softwater

Erindres det...

For 50 år siden, september 1904:

Salg af lokomotiver. Randers—Hadsundbanen og Hads—Ning Herreders jernbaner har begge fornylig købt et af statsbanernes loko, litra P. (Gl. P.), og det er ikke udelukket, at også andre privatbaner vil melde sig som liebhavere til andre maskiner af denne type. Årsagen til, at disse maskiner udrangeres af statsbanerne er, at de ikke længere er stærke nok til at kunne bestræde trafikken på Thybanen, hvor de nu har gjort udmærket fyldest i over 20 år, og da denne bane nu har fået stærkere overbygning, findes der ingen statsbaner, på hvilke loko med så ringe hjultryk — ca. 7 t — er anvendelige. Og det vil selvfølgelig altid være en fordel at sælge maskinerne fremfor at ophugge dem.

Langå—Silkeborgbanen. Ekspropriationskommissionen angående Langå—Silkeborgbanen har vedtaget at anbefale, at banen føres til Laurbjerg og derfra ad et spor langs den nuværende statsbanelinie til Langå, således at der på strækningen Laurbjerg—Langå bliver dobbeltspor.

Randers byråd, som havde forpligtet sig til at yde tilskud til denne bane, er ikke tilfreds med den trufne ordning og føler sig ikke bundet ved det givne tilsagn, hvis banen ikke gennemføres direkte til Langå.



Jernbanebroen over Storåen ved Holstebro er nu færdig. Det er en hængebro, omtrent 125 fod lang; den vejer 170.000 pund, har oostet henvend 25.000 kr. og er leveret af firmaet Georg Allerup i Odense.



Holstebro—Herningbanen. Prøvekørslerne finder sted i de første dage af næste måned. Banen vil blive åbnet den 12. oktober.



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

Oktober 1904:

Da Gedserekspressen nr. 74 i tirsdags ankom til København, bemærkede vognopsynet, at akslen i en af de mecklenburgske personvogne var meget stærkt varmløben, og en nærmere undersøgelse viste, at akslen var knækket omtrent midt i flaskkehalsen, således at vognen har løbet en strækning med stumpen af akselhalsen slidende dels mod akselbøsningens overdel, dels mod truckens rammestykke, men iøvrigt skete der intet videre uheld, ligesom der heller ikke har været nogen fare til stede.

For 25 år siden, september 1929:

Den private storebæltsfærge. På et møde i A/S Motorejernes færgefart i lørdags blev det oplyst, at der var tegnet godt 600.000 kr. i aktier. Man bestemte sig herefter til at bestille en bilfærge bygget på Ålborg Skibsværft, der skal kunne levere færgen i løbet af 1930, hvorefter den private færgefart over Storebælt skulle kunne begynde til juli næste år. Færgefarten har fra Korsør tilsagn om anvisning af færgeleje. I Nyborg vil man, hvis det viser sig ugørligt at finde plads i havnen, antagelig bygge et leje ved Holckenhavn fjord.

★

Som et led i bestræbelserne for at forebygge tågen i boulevardtunnelen i København, har maskinafdelingen forsøgsvis indrettet foreløbig een af S-maskinerne således, at spildedampen ikke strømmer ud gennem skorstenen, men ledes ned i vandkasesn på lokoet, hvor den fortættes.

Oktober 1929:

Trafikministeren har i torsdags overfor folketingets finansudvalg fremsat forslag om, at statsbanerne bemyndiges til straks at bestille en særlig bilfærge til Storebælts-overfarten. Omkostningerne anslås ialt til 1,5 mill. kr., hvoraf 1,2 mill. kr. for selve færgen og resten til færgelejer og parkeringspladser m. v. Den nye færge er ligesom den påtænkte private færge projekteret til at kunne tage 44 biler, men den er 12,5 meter længere end privatfærgen og har derfor betydeligt bedre pladsforhold.

★

Fra og med tog 2013 den 23. oktober tages strækningen i Vigerslev—Frederiksberg ad den nye ydre godsbane i brug for alle tog mellem Frederiksberg og Glostrup (og derudover). Den nye bane tages foreløbig kun i brug som enkeltspor. Fra samme tidsrum nedlægges strækningen Vigerslev—Roskildevej af den ældre godslinie.

★

Afskedssamtale



Direktør N. Terp-Lassen

Efter 34 års virke for en række private jernbaneselskaber forlader direktør N. Terp-Lassen, Maribo, den 1. oktober sin stilling. Terp-Lassen begyndte sin jernbanekarriere som driftsbestyrer for landets mindste privatbane fra Rødkærbro til Kjellerup og kom derfra til Varde, hvor han fra 1924—1929 var direktør for Varde—Nr. Nebel-banen. Fra 1929—1937 var han teknisk konsulent for banen.

Fra Varde gik Terp-Lassens vej til Holbæk, hvis tre privatbaner han ledede til 1947. Derfra rejste han til Maribo og blev direktør for landets største privatbane. Han tager sin afsked på grund af svigten de helbred.

— Jeg husker tydeligt, fortæller Terp-Lassen til *Vestkysten*, hvorledes jeg i Kjellerup havde svære betænkeligheder med at forlade en direktørstilling på en maskinfabrik til fordel for driftsbestyrerstillingen på den lille privatbane. På banen fik man efter 10 års tjeneste halv pension. Det trak. Allerede dengang kunne jeg forudse, at privatbanerne ville møde alvorlig konkurrence fra bilernes side, men jeg regnede med, at i 10 år holdt banen nok.

Det holdt, selv om bilerne også i dag er den oprindelige årsag til, at mange privatbaner må kæmpe for tilværelsen. Også min gamle bane i Varde kender til disse vanskeligheder.

— Adskillige privatbaner lægger i disse år driften over på rutebiler, vistnok de fleste gange med held . . .

— Det er også min erfaring, at det svarer sig. Lollandsbanen har foretaget en så-

dan omlægning med en enkelt banestrækning fra Maribo til Bandholm. Hvor vi tidligere havde stort underskud, møder banestrækningen nu med et overskud på 46.000 kr.

— Vil denne udvikling efter Deres mening være varig?

— Fremtiden er så absolut bilernes, og spurgte man mig, om der om 50 år eksisterede privatbaner, ville jeg svare med et tydeligt: Nej. Det første, der vil ske, er, at sidebanerne må nedlægges eller driften opretholdes kun for godstrafikens vedkommende. Men udviklingen vil ubarmhertigt medføre, at også privatbanerne må se i øjnene, at hovedstrækningerne er urentable. Løsningen må også her blive, at rutebiler overtager driften . . . hvis da ikke forinden hele dette lands befolkning er blevet udstyret med knallerter, denne menigmands drøm om eget køretøj, der nu forholdsvis let lader sig realisere — forøvrigt til stor fortrydelse for en del rutebiler, som besværer sig over, at knallerterne påfører dem konkurrence.

— Som erfaren privatbaneleder må De have gjort Dem visse tanker om fremtidens kommunikationsmidler . . . med eller uden privatbaner?

— Skulle verden komme til fornuft og indstille rustningskapløbet, vil der være kæmpe-flåder af luftfartøjer til disposition for fredelige og fornuftige formål, bl. a. civilflyvningen. Selv i et orholdsvis lille land som vort vil flyvning blive hvermands eje. Og til den tid vil luftruterne blive banerne en endnu alvorligere konkurrence, end bilerne er nu.

For mig at se, vil denne udvikling også få konsekvenser for statsbanerne; staten må lade nedlægge alle mindre og en del større jernbanelinier, og tilbage bliver kun hovedstrækningen fra Korsør over Sjælland, Fyn og den østjyske længdebane. Alle andre banestrækninger vil det være utidssvarende og urentabelt at opretholde driften på. Trafikken vil disse steder blive besørget af bilruter og på de lange strækninger af flyvemaskiner.

Fritidsbeskæftigelse

Vil De tjene 100-200 kr. om måneden ved salg på provisionsbasis, 30 %? Vi søger damer og herrer på alle pladser, som kan sælge et nyt gennemprøvet **Haandrensemiddel**, der gør selv de mest snavsede hænder rene og bløde.

H. Ernst Rasmussen
Bakkevænget 7 - Århus

Chr. Laursen

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

Axel Lund's Enke

Vognmand
 Nørresundby . Tlf. 5564

Lifton

El-hydr. gaffelloftere
 hydr. pallettrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 1283

Gunnar Hansen & R. Petersen

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

Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108

Skonhed, som De ikke aner,

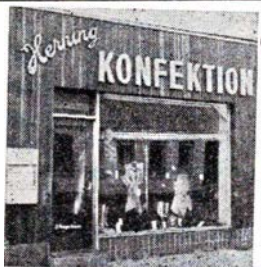
findes langs

☆ *private baner*

Gælder det Kjole eller
 Frakke saa:

☆

Herning Konfektion
 ØSTERGADE 30 . TLF. 1901

**GÆLDER DET MØBLER**

nyt eller Reparationer

BEDST OG BILLIGST

fra

BOYES Polsterværksted

Svendborg . Skattergade 1 . Telf. 2465

Efter Kl. 18 Telf. Troense 296

Kommer overalt m. Prøver og Tilbud u. forbind.

**Dræbte**

SØNDERBORG d. 1. sept. På overskæringen i Ringgade i Sønderborg kørte en personbil ved 11-tiden forbi en personbil og en motorcykel, der var standset op for rødt blinklys, og ind i siden på motortog. Føreren af bilen blev dræbt på stedet, og hans hustru fik brud på begge arme og i underlivet.

ODENSE d. 4. sept. I nat blev en 36-årig mand påkørt og dræbt af toget ved Nyborgvej viadukt.

TERKELSBØL d. 16. sept. En 8-årig dreng blev ved 16-tiden påkørt af et motortog, da han ville passere en ubevogtet overskæring ved Terkelsbøl. Han blev dræbt på stedet.

Påkørsler på overskæringer

NR. ALSLEV d. 1. sept. En motorcykel med to passagerer på bagsædet kom ved 19.30-tiden med 80—90 km's fart og opdagede for sent, at bommene var sænkede. Føreren af motorcyklen forsøgte at svinge til venstre, men brasede ind i jernbanens hegn, og endte inde på sporet. Mærkværdigvis kunne de alle tre rejse sig, uden at der var sket dem noget. Derimod rejstes der en folkestemning mod motorcykelbøllerne.

RISSKOV d. 1. sept. I formiddag skete en ny påkørsel af bommene på Grenåvej, da en tankbil kørte gennem bommen og ind på sporet. Det lykkedes at få bilen ud før toget kom.

LUNDE d. 2. sept. En personbil kørte ved 17.30-tiden ind på banen foran skinsebussen til Bogense. Damen, der førte bilen, pådrog sig hjernerystelse og lettere kvæstelser.

HADERSLEV d. 3. sept. Ved 14-tiden kørte en lastbil ud foran toget på Terkelsgade-overskæringen. Både blinklys og alarmklokker var i gang. Kun materiel skade.

MARIBO d. 7. sept. En personbil kørte i aften gennem de sænkede bomme ved Våbensted-overskæringen. Ledvogteren var rask og fik løftet bommen på den modsatte side, så bilen kom væk før toget kom.

KOLDING d. 12. sept. En ny personbil, hvori befandt sig 7 personer, kørte ved 23.30-tiden mod bommene for Troldhede-banens overskæring på Fynsvej. Bilen svingede en kvart omgang, hvorved bomstangen gik lige gennem bilen. Det lykkedes ledvogteren at få standset toget. Alle i bilen blev kvæstede og måtte indlægges på hospital.

HUNDESTED d. 22. sept. Skinnebussen påkørte ved middagstid en varebil på overskæringen ved Vibehus. Bilen blev fuldstændig ødelagt, men føreren af bilen slap med nogle hudafskrabninger.

LAASBY d. 29. sept. En lastbil blev i eftermd. påkørt af et godstog på Hammelbanens overskæring. Lastbilen blev fuldstændig knust, og standen med blinklyset blev væltet. Føreren af bilen slap med lettere skrammer.

Andre uheld

DAUGAARD d. 2. sept. Under kolonnens arbejde på strækningen havde man ikke fået fjernet en stophakke fra sporet, da et lyntog skulle passere. Toget vippede hakken op så den ramte jernbanearb.

Jørgen Hansens næse, der næsten blev revet af, ligesom han fik brækket sin ene arm.

DRONNINGLUND d. 2. sept. Da byens brandsirene kaldte brandfolkene til brandstationen, havde en brandmand så stærk fart på cyklen, at han ikke kunne standse for overskæringen, hvor et tog skulle passere. Han naede dog at slippe fra cyklen, der røg ind under toget, og han slap selv med en kvæstet skulder.

ODENSE d. 2. sept. En 66-årig cyklist blev i morges påkørt af et loko på østre havnekaj. Han blev slæbt med et stykke på jorden, men han slap med nogle lettere kvæstelser.

ESBJERG d. 3. sept. Jernbanearb. Søren Jeppesen, Gindeberg, blev ved middagstid ramt af et tog, der kørte i sporet ved siden af det, hvori Jeppesen arbejdede. Han blev ramt i hovedet, brækkede kravebenet og nogle ribben.

KJELLERUP d. 4. sept. En 7-årig dreng kørte i dag på cykel mod skinnebussen, da denne passerede overskæringen ved Sindingsgade. Han blev slynget til siden og pådrog sig et kraniebrud, og hans nye cykel blev helt knust.

STRUER d. 7. sept. Jernbanearb. Henning Jensen var i dag oppe i en 7 meter høj telegrafmast for at kappe nogle ledninger, da masten pludselig knækkede og faldt til jorden. Han brækkede derved sit ene ben.

NORDHAVN d. 7. sept. Da et S-tog ved 22-tiden ankom til Nordhavn, slog der pludselig flammer ud fra kassen med fakler. Fra den nærliggende brandstation kom man og slukkede ilden.

NØRRESUNDBY d. 13. sept. En 11-årig løb i dag mod skinnebussen på Engvej overskæringen. Han blev slynget en halv snes meter hen ad vejen og blev alvorlig kvæstet.

BRENDERUP d. 15. sept. Den 66-årige pakmester Joh. Hansen, Bogense, kom ved 20-tiden ud for en alvorlig ulykke,

hvorved han mistede sit højre ben og fik det venstre brækket. Toget skulle optage en vogn, og Hansen og en anden mand ville skubbe vognen frem mod toget, uden at de havde lagt mærke til, at motorvognen var på vej for at hente vognen. Hansen blev væltet og fik benene under hjulet.

HORSENS d. 17. sept. Da nogle arbejdere fra Imprægneringsanstalten i dag var ved at skubbe en vogn ind på fabrikkens sidespor, satte blæsten en anden vogn i drift og kørte mod vognen, der blev skubbet. Derved fik en arbejder sin skulder i klemme mellem bufferne og pådrog sig nogle kvæstelser.

TAASTRUP d. 26. sept. Da et motortog ved 20-tiden befandt sig mellem Taastrup og Vridsløselille udbrod der ild i motorvognen. Et modgående tog standsede op, og ved hjælp af maskinens spuleslange lykkedes det at slukke ilden. Flere tog fik en times forsinkelse som følge af branden.

ROSKILDE d. 29. sept. Da tog 31 var under indkørsel på stationen skiftede et sporskifte under maskinen, der blev afsporet. Det menes, at maskinen er blevet »afspurvvet«, idet man senere fandt en gråspurv i centralapparatet. Det formodes, at gråspurv gennem kabelrenderne er endt i centralapparatet.

Det var noget lignende i 1914 på Valby st., hvor Gedserekspressen kørte ind på Frederikssundsporet. Da fandt man en bukseknop i sporskiftemotoren, som fik skyld for at have kortslettet, så sporet skiftede sig selv.

Lunderskov

Det er nu fjorten år siden, de første jordarbejder kom igang på arbejdet til dobbeltsporet Lunderskov-Tinglev. Den 8. sept. blev sporudfletningsviadukten i Lunderskov taget i brug for tog fra Esbjerg. Man mangler derefter spurlægning for sporet mod Padborg, der føres under broen for togene fra Esbjerg. Når dette spor bliver færdigt, vil stationen i modsætning til nu kunne tage tog ind og ud fra alle sider samtidig.

I Vamdrup har man taget den ny bro over Østergade i brug.

Kalundborg-Aarhus

Den 8. sept. var bilfærgen Broen oppe og foretage en prøvesejlads mellem Kalundborg og Aarhus, for at man kunne konstatere, om det er muligt at gennemføre tre dobbeltture i døgnet på denne overfart. Turen varede nøjagtig tre timer, men der herskede tvivl om, at Broens maskinkraft ville være stærk nok i det lange løb. På Storebælt går Broen 16 knob og kan forcere til 17 knob, men der må antagelig kræves 18 knob af et nyt skib til Kalundborg-overfarten.

En anden sag er, at trafikministeren ikke er særlig stemt for planen om denne hurtigfærge, der vil koste ca. 12 mill. kr. Dels mener ministeren ikke, det lader sig gøre at lede persontrafikken uden om Storebælt, og mener heller ikke, at der kan blive tale om en virkelig aflastning af biloverførsel på Storebælt.

Det er da en kendsgerning, at den overfyldning af rejsende, der er om sommeren på skibene, der sejler nu, i hvert fald ikke animerer folk til at rejse over Kalundborg, og når billister, der ønsker at bestille plads på skibene, får at vide, at de kan komme med om tre, fire dage, så ved man da også, at disse ikke prøver denne rute mere.

Billister hævder, at de gerne vil benytte Kalundborg-overfarten, da det beløb, de sparer til benzin m. m., rigeligt opvejer det beløb, det koster at få bilen over Kalundborg-Aarhus. Derimod var det sidste sommer sådan, at billisterne måtte opholde sig i bilerne, da der ikke var siddeplads ledige i skibenes saloner og på dæk.

Ingen privatmand ville eller kunne tilade sig at have to skibe som Jylland og Kalundborg til at sejle en enkelt tur på 4½ time og så ligge som død kapital resten af døgnet. Derfor er generaldirektorets forslag om en ny hurtigfærge med tre dobbeltture i døgnet det, der skal til for at få rejsende og biler drejet væk fra Storebælt.



Rejsebureauet Danmark

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

Husk

banegårdsrestaurant

Silkeborg

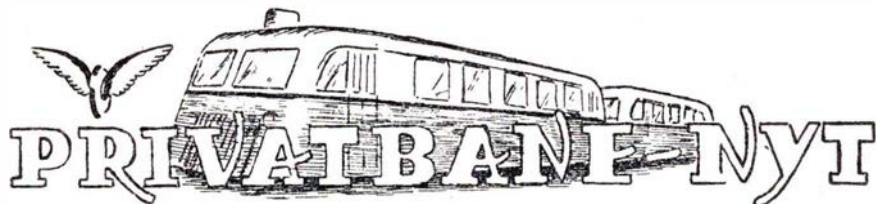
R. E. Madsen - Tlf. 717

Vi åbner gerne en konto
for DSB personalet

LUI-P Konfektion

v/ Schaarup-Jensen

Viborg - Vestergade 10
Tlf. 351



PRIVATBANE NYT

AMAGERBANEN havde sidste regnskabsår et underskud på banedriften på 33.231 kr. og et overskud på omnibusdriften på 27.406 kr., således at det sluttede med et driftsunderskud på 11.432 kr. mod et underskud på 58.574 kr. året forud. I årets løb var anskaffet 3 nye busser, og banen har nu 35 busser med ialt 1545 siddepladser.

NORDFYNSKE JB. Her var underskudet blevet 362.406 kr. mod 386.571 i fjor. Det vedtoges, at banen indtræder som parthaver i den ny rutebilstation i Odense.

NÆRUMBANEN havde et underskud på 11.349 kr. mod 34.744 kr. året forud. Banen havde solgt en ældre bus og købt en ny, og banen råder nu over 6 busser. Der

havde været en fremgang i antal rejsende på 14 % og i godsbeholdningen på 31 %. HORSSENS PRIVATBANER. Odderbanen har et underskud på 220.811 kr. mod 233.495 kr. i fjor. Banen havde solgt stationsbygningerne i Bilsbæk og Drammelsbæk for 17.000 kr. Direktøren regnede med, at underskuddet for indeværende år ville kunne bringes ned til ca. 150.000 kr.

Horsens Vestbaner havde et underskud på 423.819 kr., hvilket er en forbedring på 48.000 kr. mod forrige år. Banen har 14 busser med 439 siddepladser.

Bryrupbanens underskud var 302.833 kr., hvilket er en stigning på 27.699 kr. Da tre af banens rutebillinier gav underskud, drøftedes det at afkorte nogle af disse, men da kommunerne i de tyndt befolkede egne var med at betale banens underskud, måtte disse også have krav på en nogenlunde betjening.

LANGELANDSBANEN har et underskud på 66.851 kr. mod et underskud på 9.184 kr. i fjor. Antal rejsende havde trods nyanskaffede biler og knallerter været det samme som året forud, hvorimod godsbeholdningen var faldet lidt.

SKAGENSBANENS regnskab viste et underskud på 91.318 mod 126.241 kr. sidste år. Banens fisketransport, som driftsregnskabet er i høj grad afhængig af, viste en nedgang på 6.000 tons. Banens fiskebiler til København havde en mindreindtægt på 94.000 kr. Banens formand spurgte, om det ikke var muligt for banens fiskebiler til København, der betaler ca. 150.000 kr. for overfart til Hundested-Grenaa færgen, at få samme rabat som de private vognmænd får på denne overfart.

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JB. havde et underskud på 412.881 kr. mod 46.764 kr. forrige år. For et års tid siden var der liv-

lig diskussion om at nedlægge strækningen Lemvig-Thyborøn og undlade at flytte banen over på den nye dæmning. Nu bliver det til alvor med at flytte banen. Man har fået skinnerne fra Nakskov-Rødbybanen og mangler blot skinnebolte og spiger.

Forlægningen medfører, at Knopper st. nedlægges, og der kommer en ny station Rønland. Om alt går vel, skulle arbejdet være færdig nu til nytår. Kørslen på den ny dæmning ventes at blive en turistattraktion, idet der her bliver en storslået udsigt og en fin badestrand fra Rønland til Thyborøn.

GJERRILDBANEN har haft et underskud på 266.888 kr., hvilket er 73.500 kr. mere underskud end året forud. Banen har haft nogle store udgifter på sine loko. AALBORG PRIVATBANER. Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn banen havde et underskud på 1.930.297 kr., hvilket er et mindre underskud på 210.000 kr. end året forud. Banens modernisering er nu snart afsluttet, og det ventes, at de bevilgede beløb vil slå til. Hadundbanens underskud var på 687.951 kr. mod underskud 732.216 kr. sidste år. Der blev stillet forslag om, at Aalborg-Hadsundbanen og Randers-Hadsundbanen blev slået sammen til en bane. Trafikministeriets repræsentant lovede at være opmærksom på forholdet, men kunne ikke straks se, at det ville betyde noget for banernes økonomi.

Hvalpsundbanens underskud udgjorde 586.623 kr. mod 795.018 året for.

For de tre privatbaneselskaber bliver det et samlet underskud på 3.218.000 kr., hvilket er en forbedring på 449.000 kr. mod året for. Det er ikke indtægterne, der har været stigende, idet der for alle tre baner har været nedgang i person og godstrafik, men udgifterne er faldet betydeligt bl. a. på grund af rationalisering. Til moderniseringen er brugt et beløb på ca. 5,7 mill. kr. Om indeværende år vil kunne bringe ny nedgang i underskudet er vel tvivlsomt. Alene løn- og pensionsudgifterne vil i indeværende år stige med 350.000 kr. Og her som andre steder falder indtægterne fra person- og godsbeholdning år for år.

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Brødrene Leervad

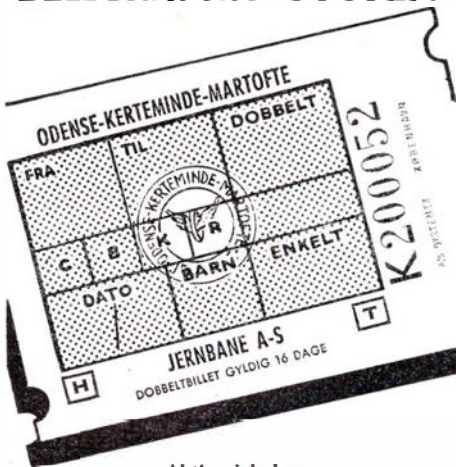
Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg



BELGRAPHIC SYSTEM



Aktieselskabet

SYSTEMEX

ST. KONGENSGADE 47 KØBENHAVN K
TELF. PAL. 2890*



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

$\frac{1}{8}$ NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG TLF. 3515

Privatbanekommissionens indstilling vil vel blive afgørende for banernes fremtid.

Valgfriheden mellem banerne og rutebilerne har været en stor succes, idet der i årets første kvartal blev udvekslet 8000 billetter.

Uberettigede afskedigelser

Efter Gudhjembanens ophør vedtog bestyrelsen for De Bornholmske Jb. at afskedige 10 af banernes tjenestemænd. Privatbanernes fællesudvalg har kendt disse afskedigelser uberettigede.

Staten vil have pengene igen

Da loven om tilskud til modernisering af privatbaner trådte i kraft i 1949, var det en forudsætning for statstilskud, at kommunerne garanterede for en syvårig periode.

Flere af de baner, der fik tilskud under denne forudsætning er imidlertid trådt i likvidition i mellemtiden, idet kommunerne ikke har villet fortsætte med driftsgarantien, og trafikministeren har derfor nu søgt om finansudvalgets tilslutning til, at

der fra disse baner tilbageføres et beløb til staten på ialt 370.000 kr., som er udbetalt de pågældende baner i moderniseringstilskud.

De 370.000 kr. fordeler sig således: De bornholmske baner, som har standset driften på strækningen fra Rønne til Allinge, 139.000 kr., Odense—Nr. Broby—Faaborg jernbanen 73.000 kr. og Nakskov—Rødby-jernbanen 157.000 kr.



MODEL JERNBANE

ved Villy Januvald

EL-maskiner

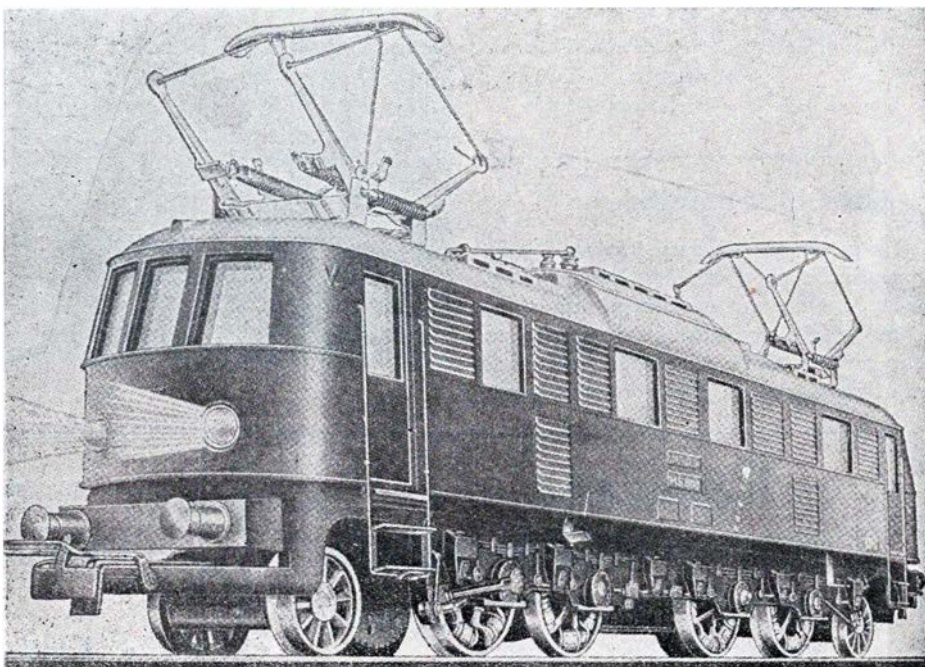
I fortsættelse af omtalen af trækraftmodeller i septemhernummeret skal her beskrives forskellige modeller af elektriske maskiner. Også på dette område har Märklin en lang række typer på markedet, fra små rangerloko til den meget kraftige »Krokodil«. Først skal dieselmodellen ST 800 dog omtales. Dette flotte tog, der har sit forbillede fra de amerikanske langdistancetog, er en absolut pryd på ethvert modelanlæg. Det findes i rød, grøn og blå udgave og kan suppleres med løse vogne, fabrikeret til dette specielle tog. Prisen er for et tredelt tog ca. 400 kr. Dets køreegenskaber er meget fine, selv med stor hastighed klarer toget ret skarpe kurver. Så kommer vi til DL 800. Dette store, meget kraftige dobbeltloko, pris ca. 325 kr., er vel nok den smukkeste model blandt disse typer. Dets trækevne skulle umiddelbart synes meget stor, men det er dog ikke tilfældet, idet en motor betjener samtlige 6 hjulsæt gennem en lang kardanaksel, der går under hele maskinen og gennem snekkedrev påvirker alle 6 aksler. Da vægten er ca. 1200 gr, er det dog en ret anseelig togvægt, DL 800 kan trække, dette i forening med dets formskønhed bevirker, at det er en model, man meget gerne har i sin maskinpark. RSM 800 er en lille, treakslet, massiv model, der med fordel kan anvendes som rangerloko, den kan forøvrigt som de fleste af disse modeller bruges til både over- og underledning. Også SE 800 kan valgfrit benyttes til begge strømsystemer og er en meget kraftig type, fortrinsvis anvendelig til hurtigtogsforeløse. Det er fireakslet og forsynet med perfektomskifter, pris ca. 145 kroner. To andre eksprestoglokomodeller, men mere

strømliniede end SE 800, finder vi i typerne SEW 800 og MS 800. Det første fireakslet og det sidste seksakslet. Priserne er henholdsvis 165 og 225 kroner. SEW 800 er model af den gængse vesteuropæiske type, med runde og bløde linier, og ret kraftigt. Det kan dog knibe for denne type at klare større stigninger, mens det kører særdeles fint på plane anlæg. MS 800 er model af en af de nyeste typer, DSB har bygget. Den er i de mindste detaljer smukt udført og er vel nok den mest velbyggede type, der er på markedet. Den trækker med fire aksler og er derfor anvendelig til såvel godstog som hurtigtog og klarer selv de største stigninger uden besvær.

»Krokodillen«

Og så er der »krokodillen«, dette utroligt stærke godstogsloko, der med sine otte aksler vel nok er noget af det kraftigste, der findes indenfor modelloko. Desværre er denne type langtfra køn. Med sin faldende snude og agterparti minder den om noget ufuldkommet, en model der for tidligt var sendt fra tegnerens bord. Men modellens storebror er ægte nok og kører med svære godstog på de store stigninger i Sydtykland og Schweiz. Modellen er ikke meget solgt herhjemme, muligvis på grund af sit udseende, men måske også fordi den koster ca. 320 kroner. Den er imidlertid morsom at have i maskinparken, særlig hvis man har et anlæg med bjergformationer og store stigninger.

Gør Deres indkøb ———
hos vore annoncører



Märklin MS 800

Deutsche Bundesbahn har på forskellige sidelinier taget et nyt dieselloko i brug, (se Fig. 3)) og det er allerede gået i produktion på Rokalværkernes modelbanefabrik og kommer antagelig til salg i denne sæson herhjemme. Det bliver en ret kraftig type, til en overkommelig pris. Den vil senere blive mere udførligt omtalt her i bladet.

Vi har modtaget

I Jernbane-Bladets modelbanerubrik i nr. 9 giver Jonvald en beskrivelse af de forskellige Märklin-modeller indenfor damplokomotiverne.

Da jeg har haft et loko CM 800 på mit anlæg i ca. 1 år nu, kan jeg oplyse Jonvald om, at hans omtale af dette loko ikke har meget med virkeligheden at gøre. Jeg kan gå med til, at den er lovlig let (den gør dog ellers god fyldest ved rangerarbejde med de togstørrelser, man normalt har på en modelbane).

Derimod stopper og starter lokoet særdeles fint på en H.S.V.-transformator ved en spænding på 8—20 volt. Jeg ved selvfølgelig ikke, hvor og på hvad Jonvald har prøvekørt dette loko; men *min* erfaring viser, at lokoet på et modelbaneanlæg, hvor sporskifterne er af Märklin-fabrikat, hverken er ømtåleligt eller afsporer sig selv eller vognene. Jeg synes, at det er et udmærket loko til sit brug (det er jo ikke noget ekspresloko og skal følgelig heller ikke bruges som sådan).

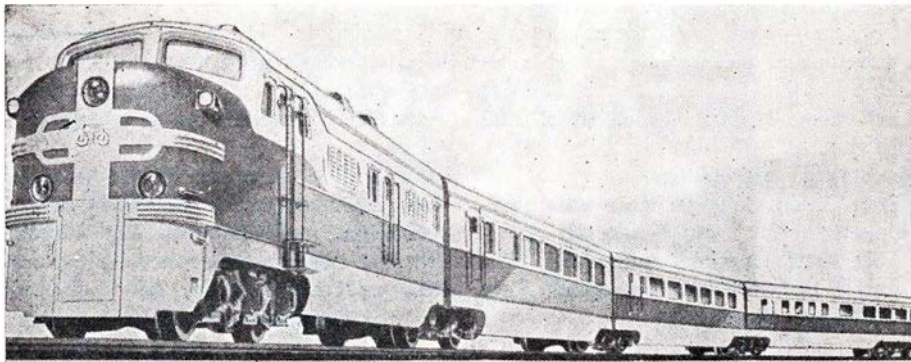
I alle tilfælde vil et loko TT 800, som Jonvald anbefaler så varmt, se lide underligt ud som rangerloko. Det ville svare til, at DSB anvender S-loko til fangerbrug!

Med hilsen og tak for optagelsen.

Togbetjent J. E. Jensen,
Kalundborg.

Sporskiftetegninger

Da model-sporskiftetegningerne i Jernbane-Bladet nr. 8 har foranlediget, at oplaget af dette nr. er opbrugt, har vi nu ladet trykke løsbldsark af tegningene, der mod bestilling til bladet, vedlagt 50 øre i frimærker, vil blive portofrit tilsendt.



Märklin S T 800

Dieselekske Motorvogne.

2 Litra M • Nr. 551—552.

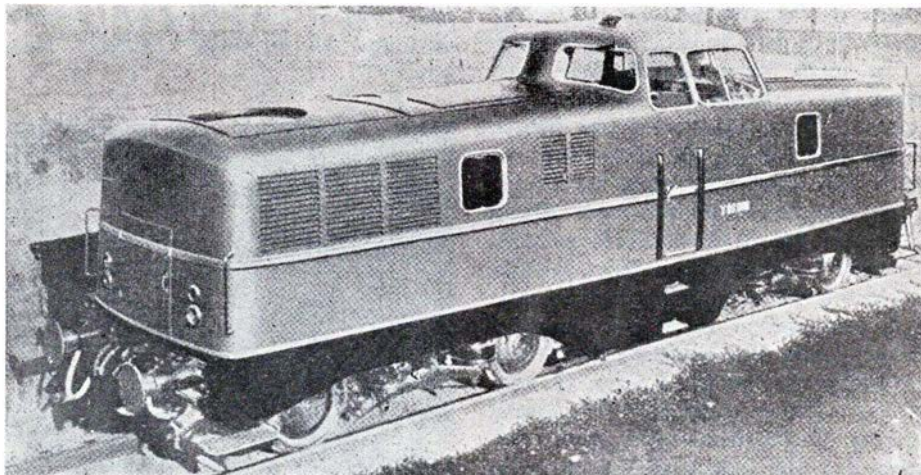


Fig. 3 V. P. dieselloko

1/3 Randers

KEDEL- OG BEHOLDERFABRIK

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

Randers Besbroyej 21 . Tlf. 809

AGRICOLD

Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus
Esbjerg

Esbjerg Eksportslagteri



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.

Mendès-France også på lynvist i Danmark.

Det har været strenge dage for den franske konseilspræsident, men to store spørgsmål har dog beslaglagt hans »legendariske arbejdskraft«, nemlig europahæren og Marokko-spørgsmålet. Under de travle dage ved Bruxelles-mødet om »hæren« gjorde han en lynafstikker til London for at tale med Churchill, men for ikke at forsømme Marokko-spørgsmålet, lagde han vejen hjem over Danmark for at konferere med herboende Marokkanere.

Det velunderrettede hollandske blad »Hot Parole« beretter således om et besøg hos Beyen i Odsherred i week-enden, medens udenrigsministrene i Bruxelles blandede kortene til spillet i næste uge.

Bladet omtaler besøget således:

Beyen, der lige havde modtaget sin turban fra Andelsvaskeriet i Hørve, modtog veloplagt den ivrige franskmænd med samme hilsen som Churchill: »Jeg vil gøre alt for at hjælpe Dem!«, hvorefter han — efter gammel marokansk skik — frembar remedier til fodbad. Et sådant afslog M.-F. dog meget høfligt, idet han påberåbte sig den stærkt beskårne tid, men tilføjede chevalerisk: »Jeg kunne såmænd ellers godt trænge til det — — — der er meget fodkoldt i Bruxelles!« Da han hjemme kun sidder på nåde og på nåle, var det med stort velbehag, at han lagde sig på en pude lige over for Beyen, der bød ham en slange fra en stor, snorrende vandpipe.

Så begyndte de udenrigske forhandlinger, som bladet gengiver således:

»Hvad mener De om situationen?« spurgte M.-F. straks.

»— Ad H . . . til!!!«

»Og udviklingen!??«

»Helt åndssvagt!!! — kære!«

»Kan De bifalde, at Marokko får en fri forfatning!??«

»Er De rigtig klog, mand!!!«

»— — — Er det Herriot, De siger til!??«

»Åh, hold k . . . , Frands, — — ingen forviklinger her!!«

M.-F. takkede hjerteligt for samtalen, der havde givet ham en levende forståelse af de herværende marokkaneres indstilling. Han havde nu fået et fornyet grundlag og nye impulser til fortsatte forhandlinger i protektoratet.

Marokkaneren strøg sit nyvaskede skæg (fransk vasket) velbehageligt og gav til afsked franskmænd en velment og hjertelig Bey-mand.

Overfor de tilstedeværende journalister og pressefolk udtrykte konseilspræsidenten, at han var dybt taknemlig for den gode modtagelse og de gode råd, der var givet ham, og kort efter summede en maskine hen over Issefjorden med kurs mod Bruxelles med de kolde fødder og skuldre.

Mr. Skægtik.

Tabte horisonter.

DSB's depot for fundne sager på hovedbanegården har bedt pressen om at

henlede det tabende publikums opmærksomhed på det nytteløse i at henvende sig angående horisonter; det er kun tids-spilde for begge parter.

Vi ringede til depotet, der velvilligt bekræftede, at der så godt som aldrig indleveres fundne horisonter, — og kommenterede dette faktum således:

»Det er da også utænkeligt, at folk skulle tabe deres horisont i et tog, — — uden at de selv eller andre bemærkede det. Næh, det er ude på Bakken, ude på grønsværen, ude mellem ølkasserne, man kan miste den slags uden at observere det. Og så er det Nordre Birks Depot på Blegdamsvejen, — — der har fornøjelsen, og der ligger nok adskillige derude.

Man hører også så meget om, at folk taber både næse og mund, men det er altså heller ikke i togene, for der indleveres aldrig noget, — — og hvor skulle det ellers blive af? — Selv ikke efter at vi har fået de nye My, der jo er rene Tarzaner, har vi fået noget, — — måske i Jylland. — — Men jeg skal ærligt indrømme, at her forleden, da man sagde, at Johnsen var hoppet, da havde vi ventet en del. Der kom bare intet.

Robot

Jernbane-Bladet

GRATIS

resten af dette år, når abonnement tegnes nu for året 1955.

KUN 6 Kr.

— for hele året. —
Der er læsning for hele familien

Indsend beløbet 6 kr. til postkonto 60082
Jernbane-Bladet - København F.

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



Husmoder-



Kjernet

SMÅ GODE RÅD . . .

Det er meget praktisk at have en flaske smeltet bly stående. Det er godt til så meget.

Hvis f. eks. katten får halsbetændelse, og det sker jo så let i dette fugtige klima, så er der ikke noget bedre end at lade den gurgle i smeltet bly; men pas på, at den ikke synker det, da det er temmelig ufordøjeligt, og den vil derfor i nogen tid være uegnet, hvis den skal deltage i kattevæddeløb, ligesom den også er handicap'et overfor musene, der plejer at være ret mådeholdne overfor denne vædske.

Eller hvis Deres mands blyhat er blevet noget afbleget, så puds den af med lidt af flasken på en ulden klud, det frsker straks op på den.

De kan også selv eller børnene gurgle med det, men så skal det fortyndes 1:10 med koldt vand.

DSB contra Albert Schweitzer

Da den berømte franskmand, den store humanist, læge, nobelpristager m. m. Albert Schweitzer, for nylig gæstede Europa, bad han indtrængende om at spare menneskeheden for flere bombeforsøg, da vor kultur faktisk var truet deraf.

Men næppe var han vel nået tilbage til sin urskov, før DSB ikke længere kunne være nær sig, men brændte DI-bomben af, endog i så relativt kultiverede egne som Aftenbladet og Socialdemokraten.

Uden dog at kunne påvise, at vor kultur har taget påvirkelig skade, må vi mene, at man må længere ud på landet med den slags.

Nu vel, ganske vist har vi ingen Evitok og intet Bikini, men vi har da nogen øde

egne, som for eksempel Vassingerød Overdrev, det såkaldte Slangerup. Alene navnet fortæller om orkenagtigt eldorado for alskens krybdyr o. l. Der bor næppe mange mennesker. Hvis man således vil holde sig til de tørre tal, så har man helt nye beretninger og rapporter fra de ekspeditioner, der blev udsendt forrige år for at studere de antropogeografiske forhold i disse egne og tog, hvilke sidstnævnte stadig blev betegnet som »noget af det mest mennesketomme på denne planet«.

Men nærværende blad føler tilbøjelighed til at gå endnu videre og forlange det helt ubeboede, hvor sådanne forsøg retteligt hører hjemme, f. eks. på månen, og enhver af os ved da, at man står lige overfor at invadere denne drabant til vor klode, hvorfor man henstiller at vente lidt — og se tiden an.

Skiftet køn ved DSB

Indtil for nogle måneder siden var den 41-årige Arne Petersen, rengøringsassistent frk. Anne Petersen, på Padborg st.

Hun havde arbejdet med at vaske i personvognene, og den omstændighed, at hun har udført dette arbejde i 12 år, beviser, at man inden for banerne var tilfreds med hende.

Frk. Anne tog for nogen tid siden fri fra sit arbejde og rejste til København, hvor hun hos professor Sand gennemgik en operation. Ved justitsministeriets tilladelse ændrede hun sit navn til Arne, og da hun efter København-opholdet, kom tilbage, regnede hun med at kunne genoptage arbejdet som rengøringsassistent.

Dette lod sig imidlertid ikke gøre. Rengøringsarbejde udføres af kvinder, ikke af mænd, og da frk. Anne var blevet til hr. Arne, kunne banerne ikke beskæftige ham.

— Jamen, jeg har 12 års anciennitet i banerne tjeneste, sagde Arne Petersen, så man kan ikke uden videre smide mig på gaden.

Problemet er overmåde vanskeligt, og stationsforstander Berg, Padborg, som nærer stor forståelse for den tidligere rengøringsassistents skæbne, vil ikke afgøre det på egen hånd.



Anne Petersen - Arne Petersen

For tiden har Arne Petersen en budplads, og nu undersøger man, hvordan det vil udvikle sig. Hvis han fastholder sit ønske om at komme tilbage til banerne, må der træffes en afgørelse.

B. T.



Rejsegodsfidus

Jeg stod forleden på hovedbanegården, fortæller en læser, og jeg havde en kuffert, som jeg ikke havde megen lyst til at slæbe med i S-toget til Ordrup. Jeg henvendte mig derfor i godsekspeditionen under et skilt, hvor der stod »Kort eller billet skal forevises« ved afsendelse af rejsegods. Jeg halede mit kort til Ordrup op af lommen, viste det frem og sagde: — Jeg vil gerne have denne her kuffert sendt til Ordrup.

— Javel, sagde den fortræffelige tjenestemand, det bliver tre kroner. Den kan ikke sendes som rejsegods.

— Hvorfor i alverden kan den ikke det?

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

**Svogerslev
Læssetransportøren**

— Ikke på et kort. Hvis De havde billet, var det noget andet.

Jeg var ærlig talt lammet. Der stod højt og tydeligt, at »kort« skulle forevises. Jeg udbad mig nærmere forklaring. Jo, det lå altså sådan, at kort ikke var tilstrækkeligt på de korte strækninger, pudsigt nok. Hvis jeg havde haft billet, var jeg sluppet med en krone, men nu var taksten altså tre.

Jeg tænkte mig om et øjeblik. Så gik jeg hen og købte en billet til Ordrup. Den kostede 90 øre. Derefter gik jeg tilbage, sendte kufferten for 1 kr. og glædede mig over, at jeg havde tjent 1 kr. og 10 øre. Bagefter ærgrede det mig, at jeg ikke gik tilbage og fik billetten refunderet, efter at jeg havde sendt kufferten...

B. T.

Fra jernbaneskolen

Efter gennemgangen af en skriftlig opgave beklagede læreren sig over det dårlige resultat og fandt, at kun de 38% var nogenlunde. Da rejste en af eleverne sig og bemærkede:

— Så mange er vi jo ikke!

Vanskelige pengeforhold.

I en første klasses kupé sidder et par herrer. Den ene besværer sig over sine vanskelige pengeforhold.

— Ja, men når De har så megen gæld, hvorfor kører De så på første klasse?

— Det er jeg nødt til, for inde på fæltesklassen sidder alle mine kreditorer!



Aalborg

Overtrafikkontrolør F. V. Nielsen, Kbhvns. Godsbgd., er forfremmet til stationsforstander ved Aalborg st., hvor stfst. H. Møller har søgt afsked på gr. af alder (70).

Frederikshavn

Overtrafikkontrolør N. K. Nielsen, Odense, er forfremmet til stationsforstander i Frederikshavn, hvor stfst. A. V. Simonsen har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

Frederikssund

Trafikkontrolør E. C. J. Hansen, Odense, er forfremmet til stationsforstander ved Frederikssund st., hvor stfst. T. O. C. Sørensens har søgt afsked på gr. af svagelighed (60 år).

Ulfborg

O.trafikassistent B. R. F. Brogaard, Struer, er forfremmet til stationsforstander i Ulfborg, hvor stfts. J. A. Christensen er flyttet til 2. distrikt signaltjenesten, Århus.

Hørning

Stationsforstander N. A. Nielsen, Trolldhede, er e. ans. forflyttet til Hørning st., hvor stfst. S. Nielsen har søgt afsked på gr. af svagelighed (63 år).

Tylstrup

Stationsmester K. Trinhammer, Ålso, er forfremmet til stationsmst. ved Tylstrup st., hvor stmst. Arendrup Mortensen er død (68 år).

Hyllinge

Trafikekspedient L. S. C. Christensen, Dybbølsbro, er forfremmet til stationsmester ved Hyllinge st., hvor stmst. H. J. Klejn har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Aalso

Trafikeksp. J. F. Christiansen, Ordrup, er forfremmet til stationsmester ved Ålso st., hvor stmst. K. Trinhammer e. ans. er flyttet til Tylstrup.

Trolldhede

Stationsmester T. J. B. Grunnet, Lamdrup, er e. ans. forflyttet til Trolldhede st., hvor stationsforst. N. A. Jensen e. ans. er flyttet til Hørning st.

Pindstrup

Stationsmester A. Thusager, Bajstrup, er e. ans. forflyttet til Pindstrup st., hvor stmst. A. S. Blichfeldt har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Sønder-Onsild

Stationsmester M. Hansen, Vejstrup, er e. ans. forflyttet til Sandved st., hvor stmst. J. K. Skjøth er død (58 år).

Sandved

Stationsforst. A. C. Nielsen, Fjenneslev, er e. ans. forflyttet til Sanved st., hvor stfst. A. F. Arum har søgt afsked på gr. af alder (68 år).

Hjerm

Stationsforst. H. K. Madsen, Ulstrup, er e. ans. flyttet til Hjerm st., hvor stfst. K. Jeppesen har søgt afsked på gr. af alder (66 år).

Dødsfald

Stationsforst. A. M. N. R. Madsen, fh. Odense, 84 år.

Ledvogter Hans Rughave, fh. Ejby, 82 år.

Stationsmst. S. Larsen, fh. Mølvang, 81 år.

Banearbejder Laur. Jensen, fh. Lejre, 80 år.

Lokofører K. M. Stausgaard, fh. TFJ., Thisted, 78 år.

Portør Vald. C. Pedersen, Nykøbing F.

Motorfører Hj. Hansen, fh. NF., Børgense.

Lokofører Hans Hansen, fh. Helsingør, 77 år.

Togfører J. P. Karstenskov, fh. Aalborg, 77 år.

Overportør V. L. Larsen, fh. Snekkersten, 76 år.

VOGNFABRIKKEN



R A N D E R S

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

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

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

Baneformand Chr. Rasmussen, fh. Idestrup.

Overportør Jens Jensen, fh. Horsens.
Overbanefmd. T. P. Raaby, Vigerslev, 63 år.

Lokofører L. P. Christiansen, mdt. Gb., 62 år.

Overportør Joh. Demant, Roskilde, 58 år.

Lokofører J. P. Platz, Fredericia, 58 år.
Pakmester P. R. Falk Pedersen, fh. Randers, 57 år.

Stationsmst. A. Chr. Overby, HV. Lund, 56 år.

Signalformand C. Larro, Esbjerg, 53 år.

Fra vore annoncører

Meddelelse

til DSB's personale

Det er i grunden forbavsende så få egentlige hobbyforretninger, der er i København. De fleste steder, hvor der forhandles varer til de utallige mennesker, der dyrker een eller anden form for hobby, er hobbyvarerne kun en biting og derfor placeret mellem alle mulige andre tilfældige varer. Når det så samtidig er ret tilfældige ekspedienter, der forestår dette salg, forstår man, at hobbyfolk tit og ofte bliver ærgelige over at aflægge en sådan forretning et besøg. En hobbyentusiast vil i mange tilfælde gerne drøfte sine problemer med den mand, der sælger ham de varer, han skal bruge, ikke alene for at få vejledning og tips til arbejdet, men også for at drøfte og sludre om den bestemte hobby, som har hans interesse.

En sådan forretning, hvor man bliver ekspederet af en 100% kyndig mand, har Jernbane-Bladet den glæde at præsentere for læserne i en serie annoncer i dette og en række kommende numre. »Hobby Shop« i København er leveringsdygtig med alle de små og store ting, en hobbymand har brug for. Eksempelvis vil vi her nævne: Modeljernbane, såvel i skala HO som den større skala O. Og herunder alle losdele for selvbyggere samt færdige skinner, loko, vogne og transformatorer. Desuden modelflyvning, modelracerbiler og modelmotorbåde. Ting som kuglelejer, plexiglas og elektriske artikler til bl. a. radioarbejde kan man få her, og desuden en lang række varer til husflidsarbejder,

f. eks. til bogbinding, sløjd, vævning, kurvefletning, porcelænsmalning og en serie andre husflid. g så naturligvis forskellige arter af hobbyværktøj.

I de senere år har »Hobby Shop« desuden specialiseret sig i artikler for sportsfiskeri og jagt, og når samtidig det kan oplyses, at en række af de varer, der sælges fra forretningen, er af egen produktion, vil det forstås, at alt sælges til absolut konkurrencedygtige priser, idet mellemhandleravancen i mange tilfælde spares.

Til læsere, der bor uden for København, skal vi oplyse, at alle provinsordrer bliver ekspederet samvittighedsfuldt og meget hurtigt.

Skriv til, eller besøg »Hobby Shop«, Vesterbrogade 175, København V. En forretning baseret på gensidig tillid ...

V. J.

FORENINGS-meddelelser



Lær Esperanto.

Benyt vort korrespondancekursus, 18 lektioner for kun 20.00 kr.

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

DSB SKYTTEFORENING KØBENHAVN

Formand: E. A. Nielsen, Tietgensgade 68, mz
København V. Telefon Eva 9164y

Vinterskydning på 15 meter i Forsvarsbrodrenes lokaler, Gothersgade 137, torsdag fra kl. 18,30 til ca. 21,30.

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

Der vil i vinterens løb blive arrangeret serieskydning til figur eller lignende, første serie er fortløbende indtil jul, anden serie løber fra nytår til slut. Præmierne (sølvtoj) uddeles ved den årlige afslutningsfest.

Jeg håber, vi må få en god vintersæson; kom nu ind allesammen og vær med fra begyndelsen, og lad så være med at give op, hvis I den første gang skulle lave noget skidt; thi for at blive en god skytte er der kun een ting der gælder: træning, træning og atter træning.

Til slut vil jeg bede jer allesammen om at virke for tilgang af medlemmer. Tal med jeres kammerater og tag dem med ind på banerne, vi har plads til mange endnu.

Danske Jernbaners Idrætsforbund, som er en meget fattig institution, har udsendt en ny serie mærkater til støtte for idrætten. Mærkaterne vil blive solgt af samtlige bestyrelsesmedlemmer. Tag vel imod sælgerne, når de tilbyder jer det smukke mærkat, som kun koster 50 øre.

E. A. Nielsen.

»FREMAD«s bøger

Det må være årets morsomste bog —

siger man til sig selv efter læsningen af Johan Falkbergets »Bør Børsson« — beretningen om bondedrengen, der bliver gullaschbaron, er nemlig så barok, at man simpelthen må overgive sig. »Bør Børsson« er bog nr. 2 i årets meget fine serie af Fremads Folkebibliotek, og da den aldrig for har været udgivet på dansk, er den samtidig en ekstra sensation på det danske bogmarked: i en bogsæson, hvor alle nye bøger koster mellem 12 og 20 kr., kan man få en fantastisk morsom bognyhed for kun 2,85 kr. Jo, FFB chokerer stadig væk!

Løvrigt er den tredje FFB-bog på trapperne. Det er den spændende kriminalroman »Hr. Petit«. Alice Guldbrandsens internationalt berømte roman om ægteskabsvindleren og masse-morderen er en forbløffende bog, fyldt af spænding og uhygge, men samtidig en værdifuld psykologisk skildring af syv kærlighedstørstende kvinder.

E L

Køge

Installationsforretning

Brdr. Olsen

Udf. Arbejder for DSB og Privatb.

Køge . Torvet 15 . Tlf. 1301



Blomsterforretningen

Ydes Eftf. J. Clausen

Blomster - Kranse - Dekorationer

Banegaards Plads 5

Aarhus . Tlf. 21039

Willy Heyn Jensen

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Tylstrup

Tlf. Tylstrup 74 og Sulsted 96

Randers

Margarinefabriken

» **BLUME** «

RANDERS



Drik 
**SALOMONS
KAFFE.**

Velsmagende

kraftig

besparende

**Jydsk Kaffekompagni
Randers**

H & C

I Randers er det Glerup

der fører mad Jagt, Fiskeri,
Cykler & Prismekikkerter.
Og husk jeg bor St. Voldgade 14

Johannes Faarups Eftf.

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

Grøntforretningen

i »**Vesterled**«

Randers . Tlf. 3378

Randers

Rose-Jensen

Murermester- og Entreprenør-
forretning

Randers . Tlf. 925

Gørup Christensen

EL Installationsforretning



Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB

Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

Hobro

Aktieselskabet

Blaakilde Møllers Fabrikker

Hobro

DSB Vognmand

Frode Jensen
Al lettere Vognmandskørsel
Horsøvej 8
Hobro . Tlf. 622

HUSK

Jernbanerestaurationen
v. Oluf Christensen

Hobro

Telf. 44

**Sydhimmerlands
Kartoffeleksport**

v/ I. P. Lund
Hobro - Adelgade 14
Tlf. 616

Hobro

P. Odgaard & Søn

✱
Tømrerarbejde &
Bygningsnedkeri

✱

Udfører Arbejder for D.S.B.

✱

Hobro - P. Hodalsvej 1 - Tlf. 192

S. K. Jørgensen

Murermester

Hobro

Jernbanegade 60

Tlf. 119

✱

● **E. K. Schifter** ●

TRÆHANDEL

Hobro Adelgade 39 . Tlf. 171

Aalborg

JENSEN & HANSEN

v/ Chr. Jensen

KAMINER og KAKKELOVNE
nye og brugte samt alt i
BYGNINGSSTØBEGODS

Opkøb af gammel Jern og Metaller

Aalborg, Nyhavnsgade 54, Tlf. 2319

CHR. MANSTRUP

Kolonial . Vin . Delikatesser

AALBORG

Fyensgade 8 . Tlf. 8417

Ismejeriet Hølund

v/ Vagn Møller Nielsen

Aalborg
Christiansgade 1 A
Tlf. 5775

●
... anbefaler
sine 1. kl.s
MEJERI-
PRODUKTER

Aarhus

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Leverandør til DSB

Reparationer og nyt Arbejde
fra eget Værksted

Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 23408

G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr
Lev. til Jernbanepersonalet

Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 26191

Nicolin Hansen

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

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 6 86 55

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori
Leverandør til DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 25
Tlf. 22053

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalflytter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

Delikatesser . Alt til koldt Bord
Smaa varme retter . Middag, varm
hver dag kl 11—13 og 16—17.30

SALAMI

AARHUS . FR. ALLE 142 . TLF. 25853

Brændselsforretningen

»UNDER BROEN«

v. OSVELD RASMUSSEN

AARHUS

Kontor: Fiskergade 28 (Kl 9-5) - Telefon 303 63
Privat: Jordbrovej 15 - Telefon 6 71 63

Fabrik for Maaleinstrumenter

TERMA %

Aarhus - Danmark

E. Strandgaards Turistfart

Brabrand anbefales.

Tlf. Aarhus 60193

Silkeborg

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

Kemisk Tøjrensning
Presning og Farvning

Trikohl Renseriet

Silkeborg . Søndergade 19
Tlf. 1262



Udfører Arbejder for DSB

Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Langaa . Aagade 17 . Tlf. 41

Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning
Vand - Gas - Varme - Sanitet

Udfører Arbejder for D.S.B.

Karup . Viborgvej 27 . Telf. 59

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

Th. Sivertsen & Søn

Alt Blikkenslagerarbejde udf.

Leverandør til DSB

Skanderupgade 3

Skanderborg . Tlf. 263

A. Kaae-Nielsen

Glarmester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Banegaardsgade 3

Skanderborg

Vejle

Elektro-Isola

VEJLE

Akkumulatordepotet

WOTAN

Udfører Arbejder for D.S.B.

Vejle . Skovgade 14 . Tlf. 1468

Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører
Nybygning - Ombygning - Reparation

Udfører Arbejder for D.S.B.

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

M. Ottesen & Søn

Blikkenslager, Aut. Vand- og Gasmst.

Centralvarme - Ventilationsanl.

Udfører Arbejder for D.S.B.

Danmarksgade 42, Tlf. 327-1341
Fredericia

Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44



**Ikast
Vulkanise-
ringsanstalt**

v. Einer Madsen

Udf. Arb. for DSB

Ikast . Østergade 26
Tlf. 140

Hørning Trælasthandel %

Leverandør til DSB

Tlf. Hørning 29