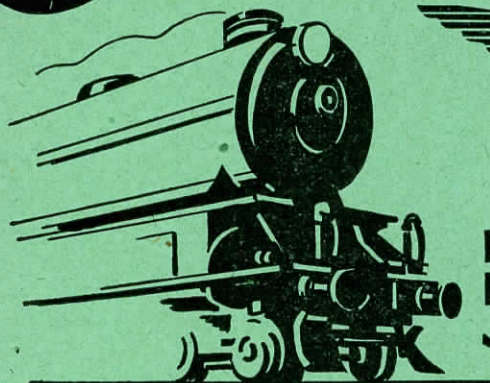
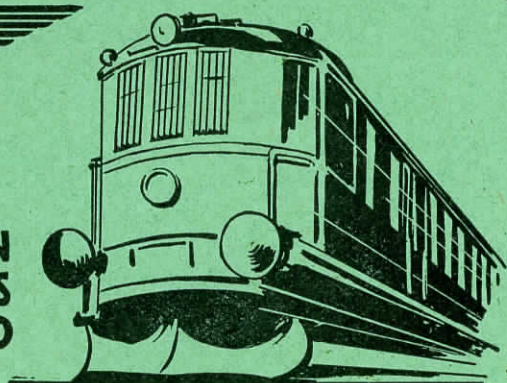


# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN  
FOR DANMARKS  
JERNBANEMÆND



Juli 1947

Redaktion: Trafikekspedient H. E. Rybro,  
Flintholm St., København. F.

4. Aargang  
Nr. 6

V. H. Langebæk & Søn

*Civilingeniører*

Nørresøgade 35

København K

*Hindenburgs Eftf. A/s*

Grundlagt 1864

Tømmer-, Træ- og Finerhandel



Rentemestervej 56 . København NV

Central 1627 - 6269

**Danske  
Andelsslagteres  
Tarmsalg**

København Ø

**De Danske Eddikebryggerier**

E. Lange

*Specialitet:*

**HEIDELBERG**

*Lager-Eddike*

Holger Danskesvej 104—106 . København F.

Telefon: Central 473

**Thisted Vulkaniseringsanstalt**

v. Svend Christensen

Thisted Rutebilstation

Telefon 495

*Esbjerg Farve- & Lakfabrik A/S*

ESBJERG

**A/s Kulkompagniet**

Thisted

Telefon 35 - 25

**Henning Pedersen**

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S

Telefon Esbjerg 3040

**1/8 Sørensens Kulhandel**

Thisted

Telefon 17 - 100

**Esbjerg Varehandel**

Torvegade 12

Telefon 493

**Fællesbageriet,** Nygade . Thisted . Telf. 190

Udsalg: Lillegade, Telefon 173

**Ejner Andersen's Eftf.**

Storegade 199 \* LAURITS JENSEN \* Jerne . Telf. 623

**Kolonial, Isenkram, Brændsel, Gødning, Foderstoffer.****Oscar Wilhelmsen**

Fiskeeksport

HAVNEN

ESBJERG

**Esbjerg Senge- &  
Møbelfabrik 1/8****Struer Fjerkræslagteri**

v. Ramskov Petersen

STRUER

N. P. JENSEN'S

**Skibs- og Baadebyggeri**

ESBJERG

Vi besøger og mødes i

KAFFE-KONDITORIET "Centrum"

Carl Larsen . Raadhuspladsen . Struer

**Aktieselskabet Varde Bank**

ESBJERG AFDELING

— Byens ældste Pengeinstitut —

**H. Lykke Refsgaard**

FLENSBORG LAGER

STRUER . TLF. 485

**Chr. Larsen Søvad**

Tømremester

Arbejder for D. S. B.

Telf. Esbjerg 942

**Kjoler, Konfektion og Manufaktur**— bedst hos *Agger*

Telefon 18 . Struer

RESTAURANT **Korner Bar**

Kongensgade 11 \* Esbjerg \* Telefon 2040

**KINO - STRUER**

Telefon 34

Forudbestilling: 17.00—18.30

**J. Poulsen, KONDITORI & CAFE**

Kongensgade 20 . Esbjerg . Telf. 145\* - 466

FILIAL: Storegade 49 . Telf. 843

**Al Lastbilkørsel**

udføres hurtigt og reelt \* Indenlandsk Brændsel

HENRY POULSEN . Ringgade 61 . Struer . Telf. 385

# Maanedens ved



# Interview Harald

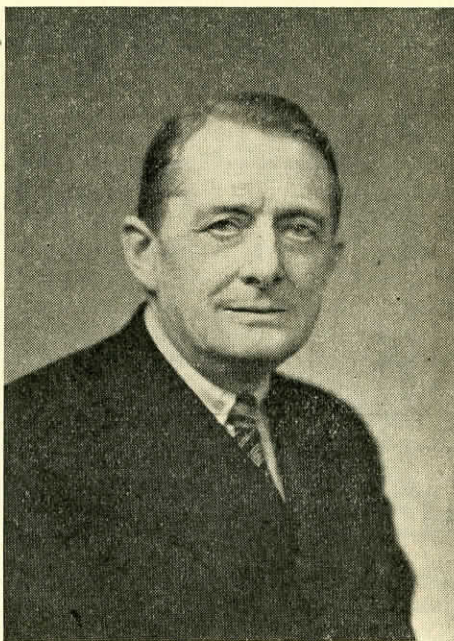
Blandt de mangfoldige Nydannelser indenfor Banerne, som de senere Aar har ladet se Lyset, er den nye Statsbanelov ikke den mindst vigtige saavel for Banernes Personale som for Publikum.

Nu er som bekendt enhver Borger forpligtet til at rette sig efter hver eneste Lov, hvad enten han saa kender den eller ej, og Takstloven kender Publikum selvfølgelig ikke i alle dens Enkeltheder. Visse Punkter i den er hurtigt blevet særdeles om ikke populær saa ihvertfald godt nok bemærkede af Banernes Kunder, og blandt disse maaske allermest §§ 41 og 16, der omhandler den fuldstændig revolutionerende Bestemmelse, at Banerne i indenlandsk Trafik herefter i Skadestilfælde kun betaler højst Kr. 2500 pr. Kilo — respektive Kr. 1500 for Rejsegods.

En ganske naturlig Følge heraf er da den, at saavel Vare- som Rejsegodsforsikringerne er traadt stærkt i Forgrunden, og vi har derfor bedt Direktør *Holtén Lützhøft* i „Europæiske“ om nogle Udtalelser, denne Gang for Godsforsikringens Vedkommende.

— Vil De, Hr. Direktør *Lützhøft*, fortælle os lidt om Forholdet mellem „Europæiske“ og Banerne, og hvorledes Systemet egentlig virker.

— Ja, ser De, gennem en Snes Aar har der eksisteret et Samarbejde mellem Banerne og os, baade De danske Statsbaner og de private, og for Godsforsikringens Vedkommende er Ideen den, at medens Virksomheder, der til daglig sender Varer med Banen, som Regel har arrangeret sig med et Forsikringselskab om en Assurance for alle Forsendelser, saa kommer der jo til enhver Jernbanestation mellem Aar og Dag en Masse Kunder, der skal have sendt en enkelt Pakke afsted. Vasketøj til Studenten i Hovedstaden, lidt Slagtemad til Sønnen, der ligger i Garden, Kommoden til Pigebarnet, der er paa Højskole, lidt Arvegodts efter Onkel Peter til Kusine Lotte, et Par Strømper fra Kæresten til Annelise o.s.v. — o.s.v. — Det kan naturligvis ogsaa tænkes, at en Handlende, som ikke tildaglig har videre Forsendelser



Direktør **Holtén Lützhøft**

udenbys, pludselig faar en Ordre, som skal gaa med Toget. Kort sagt, Folk, som ikke har Grund til at have nogen fast Forsikringsforbindelse, de staar en skønne Dag og skal have en Pakke afsted, og bliver ved Plakater gennem Ekspeditøren gjort opmærksom paa Banens nedsatte Erstatningsansvar, og kan i Aanden se Katastrofen, hvis de rare Ting skulde blive beskadiget, hvilket jo hændes ikke helt sjældent, eller maaske stjaalet undervejs; hvilket unægtelig ogsaa hændes. Se i saadanne Tilfælde er en Transportforsikring, der erstatter saa godt som enhver Skade, naturligvis paa sin Plads.

— Ja, men der findes jo Masser af Forsikringsagenter i Byen, hvorfor skal saa Jernbanepersonalet ulejtlige?

— Jeg forstaar godt Deres Tankegang, men ser De, da Loven var under Udarbejdelse, fremhævede Statsbanerne i sine Bemærkninger til Rigsdagen, at man jo ikke lod Publikum i Stikken, saa de var afskaaret fra at sikre sig fuld Erstatning, idet man jo enten kan tegne „Interesse i Afleveringen“, eller Forsikring i „Europæiske“ paa enhver Bane-

gaar i Danmark; og i vore demokratiske Tider, forstaar De jo nok, er et saadant Arrangement af største Betydning. Det er rigtigt nok, det med Forsikringsagenterne, men for det første er det jo temmelig omstændeligt at skulde henvende sig til en saadan, naar man staar paa Banen og først da opdager, at man har Brug for en Forsikring, det er jo da ogsaa muligt, at det er saa sent paa Dagen, saa de Folk har lukket, og endelig vil jeg tro, at det vil være uhyre vanskeligt at faa en saadan Police udleveret ganske omgaaende, en Transportpolice kommer — stor eller lille — ikke til Verden uden et vist omstændeligt Apparat.

Se, netop ogsaa i saadanne Situationer har Banernes Ledelse ment, at de har en betydelig moralsk Forpligtelse til at hjælpe Publikum, og derfor har man set sig nødsaget til at maatte ulejtlige Personalet, som jo da forresten faar en efter Forholdene god Provision for Besværet.

— Hvordan er saa egentlig Deres Forhold til de andre Forsikringselskaber? Det maa da være en Torn i Øjet paa dem, at De saadan har samtlige Banegaardes Personale som en Slags Agenter.

— Nej, saa langt fra, vi gaar dem jo slet ikke i Bedene. Forsikringselskaberne ser i højeste Grad, i Erkendelse af deres sociale Forpligtelser, med største Forstaaelse og Anerkendelse paa den Mission, „Europæiske“ her har. Det vilde, som jeg før sagde, bogstaveligt talt være umuligt paa normal Vis at kunne tegne Transportforsikring hvor som helst og naarsomhelst. Vi er jo slet ikke ude efter de større og forretningsmæssige Kunder, vi er kun til for den mere eller mindre „tilfældige“ Forsender ved Skranken.

Derfor ser de store Selskaber saadan paa Sagen, at vor Transportforsikring ved Hjælp af de nok som bekendte Mærker, udfylder et Hul og paa en saadan Maade, at ingen vil kunne bebrejde Assurancestanden, at den ikke har været sig sin Plads voksen, og ikke har tænkt tilstrækkeligt paa Publikums Tarv. De

Kunder, vi som Regel faar, kunde de alligevel ikke have betjent, og altsaa lever vi paa fredeligste Fod med hinanden.

— *Kære Hr. Direktør; det er jo meget godt alt dette her med at tegne Forsikringerne, men Skadesudbetalingen, alt hvad Skader angaar, hvordan er det med disse?*

— Dertil kan jeg kun svare Dem, at nu har vi altsaa arbejdet med Banerne i over 20 Aar. Der har aldrig været et eneste Ord mellem Banerne og os om Skadesudbetalingen, og Banerne ser med stor Nidkærlighed paa deres Kunders Interesse. Vi har aldrig haft en *Proces om en Jernbaneskade*, og vort Salg af Forsikringsmærker paa Banerne stiger for hver Dag, der gaar, ganske simpelt fordi Publikum anbefaler os, Mand og Mand imellem, særlig naar de har haft en Skade. Jeg anser det for den stolteste Dag i Selskabets Historie, da vi var fremhævet 3—4 Gange i Lovforslaget til Rigsdagen, efter at Banerne havde lært os

at kende gennem saa mange Aar, og mon ikke det er et Tegn paa, at vi har forstaaet vor Opgave i enhver Retning.

— — —  
Naar man tænker paa de mangfoldige Tusinder af Smaaafsikringer, som aarlig tegnes i „Europæiske“, og de Stabler af Skadessager, som hober sig op hver eneste Dag, maa vi give Direktør Lützhøft Ret i, at enhver Jernbanemand med god Samvittighed kan lægge Navn til, naar det gælder at samarbejde med „Europæiske“.

Vi lover ved Afskeden med Direktøren, at bede vore Læsere om aldrig at afholde sig fra at henvende sig til Selskabet, naar De er i Tvivl om et eller andet. Skulde De, kære Læser, finde, at en Skade, som er overgaaet en af Deres Kunder eller Venner, er forkert behandlet, saa skriv til Selskabet og forklar Sagen, som De ser paa den. Der er ikke noget, Selskabet hellere ser, idet det for enhver Pris vil undgaa berettiget Utilfredshed.

Harald.

### **Forsvareren mente, der kunde dømmes efter Tjenestemandsløven.**

Forsvareren nedlagde Paastand om Frifindelse, og han fandt, at de Forseelser, der havde ført til Ulykken, var af en saadan Karakter, at Jensen og Rasmussen kun kan dømmes efter Tjenestemandsløven, ikke paa Grundlag af Straffeløven. Aarsagen til Katastrofen kan ikke kun lægges paa disse to Mænd, mente Forsvareren. Ulykken betingedes af en Kæde af Fejl og en Række Uheld, der var uafhængige af hinanden. Det kan saaledes ikke være uden Værdi, at Rasmussen paa Vejen fra Fredericia til Odense de Steder, hvor Toget skulde standse, kunde køre ind paa Stationen ved almindeligt Indkørselssignal, og jeg kan nævne, at der i Ministeriet foretoges Forslag om, at der ved Standsning af planmæssigt kørende Tog skal gives skriftlig Meddelelse om, hvor Toget skal standse, og hvilke Signaler der skal køres ind for.

Forsvareren lagde iøvrigt Vægt paa det rent menneskelige i Sagen og understregede, at Mennesket ikke er nogen Maskine, og at gøre Fejl var noget, enhver kunde komme ud for, selv en Tjenestemand. Sikkerhedstjenesten kan udbygges, men Jernbanekatastrofer vil aldrig kunne undgaaes før den Dag, da hele Tjenesten dirigeres af Maskiner.

Begge de tiltalte blev kendt skyldige og hver idømt 30 Dages Hefte. De skal desuden in solidum betale Sagens Omkostninger.

Dommer Harpøth gjorde opmærksom paa, at Hæftestraffen var den mildeste Form for Frihedsberøvelse, og Straffens Udformning taler i Samklang med Dommerens Bemærkning i Sagens Præmisses. Der udtales her, at Overassistent Jensen og Lokomotivfører Rasmussen er kendt skyldige i Tiltalen, men i Dommen har man taget Hensyn til begges gode Omdømme som samvittighedsfulde og vel-tjente Tjenestemænd. Ulykken skyldes antagelig et Øjeblik. Svigten af den særlige Agtpaagivenhed, der kan kræves af Tjenestemænd i deres Stilling, ligesom der bør tages Hensyn til, at flere af det underordnede Personale har begaaet Fejltagelser. Denne skæbnesvangre Svigten i Forbindelse med en Kæde af ulykkelige Omstændigheder, bl. a. at det paagældende Tog kørte ind paa et Spor, der endte blindt paa et saa farligt Sted som lige foran Stationsbygningen, medførte den frygtelige Ulykke.

## **Tommerup Uheldet for Retten.**

Ved Odense Herreds Ret behandledes den 20. Juni Sagen mod Overtrafikass. Johs. Fr. Jensen, Tommerup, og Lokf. Chr. V. Rasmussen, Fredericia, som Auditøren for D.S.B. havde rejst Tiltale imod for Uagtsomt Manddrab og som ansvarlige for Tommerup Uheldet den 23. Oktober i Fjor.

Under Afhøringen indrømmede baade Jensen og Rasmussen, der paa Ulykkesaften fungerede som henholdsvis vagthavende Assistent paa Tommerup Station og Fører af Lokomotivet for Ulykkestøget, deres Ansvar for Katastrofen. Overassistenten havde forvekslet to Tog og givet Signal til Godstoget Nr. 2047 for Indkørsel, skønt Toget var gennemgaaende.

Men forklarede han, 2047 var fuldstændig gledet ud af hans Bevidsthed, og han havde kun tænkt paa at sætte Signal til Persontoget paa Assensbanen, der normalt skulde komme samtidig med Godstoget, der var betydeligt forsinket, og der var ikke givet Meddelelse om Forsinkelsen. Mens man paa Stationen ventede paa det gennemgaaende Tog, havde Jensen talt med flere om det, men ingen havde nævnt det forsinkede Tog.

Lokfører Rasmussen blev førstt for sent klar over, at der var noget galt, da Toget den paagældende Aften susede af Sted paa det blinde Spor. Han kom fra

Holmstrup og skulde fortsætte uden Stop til Skalbjerger for at rangere her. Da han imidlertid saa Indkørselssignalet for Tommerup Station, regnede han med, at der skulde rangeres paa denne Station ogsaa, skønt han burde have reageret ved at standse for dette Signal

Som Anklager gennemgik Politimester Westerby de Fakta, som knyttede sig til Katastrofen, og paa Grundlag af dem krævede han Overassistent Jensen og Lokfører Rasmussen straffet efter den borgerlige Straffeløvs Paragraf om uagtsomt Manddrab. Anklageren kunde ikke se andet, end at der forelaa et utilgiveligt, uagtsomt Forhold, som har forvoldt Død. Politimesteren kunde imidlertid godt indse, at der for begge Vedkommende forelaa formildende Omstændigheder. Der var deres Anseelse og gode tjenstlige Indstilling og Paapasselighed, og man kunde heller ikke komme udenom, at Medhjælperne baade paa Stationen og Maskinen havde svigtet, men det fritog ikke de Ledende for Ansvaret. Den Straf, sagde Politimesteren, der her maa blive Tale om, skal ikke udmaales for at ramme disse to Mænd. Men vi staar over for et principielt Spørgsmaal, og Straffen skal have til Formaal at statuere Eksemplet udadtil for at forhindre, at der sker Gen-tagelser.

# Amagerbanen 40 Aar...

Toggangen indstilles 1. September.



Amagerbrogade St.

Amagerbanen fejrede den 17. Juli sit 40 Aars Jubilæum.

Saa tidligt som i 1866 var der Planer fremme om Anlæg af en Amagerbane med Dampskibsforbindelse fra Dragør til Sverige. Ogsaa i 1874 var der udarbejdet detaljerede Planer for en Bane og en Færghavn i Dragør. I 1880 søgtes der Koncession paa en elektrisk Sporvej eller Dampsporvej langs Landevejen. I 1890, 1896 og 1903 var der nye Planer fremme om en Bane paa Amager, men alle strandede som Regel paa manglende Kapital. Endelig i 1905 blev der givet Eneretsbevilling til A/S Amagerbanen.

Banen blev nærmest anlagt som en Bane med Sidespor til de forskellige Fabriker, men efterhaanden voksede Personbefordringen i den Grad, at det blev nødvendigt at anskaffe to Motorvogne til at klare Trafiken. Den største af disse Motorvogne kom aldrig til at klare Opgaven, og naar den kørte, var den mest berygtet for de skarpe Hyl, den udsendte, naar Vejoverskæringer skulde passeres! Derimod klarede den lille Vogn med bedre Held sin Opgave og besørgede i en Aarrække en Del af Trafiken. I 1930 erhvervede Banen Koncession for Rutebilkørsel over hele Øen; den voldsomme Konkurrence med private Biler førte til, at Banen kom ud for Underskud, men

som den forudseende Mand, fhv. Folketingsmand N. P. Nielsen er, blev der sadlet om, Amagerbanen gik over til Omnibusstrafik og samtidig forvandlede Bannens Underskud til Overskud. I 1938 nedlagdes al Persontrafik paa Banen og Omnibusserne susede ad alle Kanter paa Amager. Men Glæden over denne Forbedring af Trafiken blev kun kort, med Krigen gjorde Gummimanglen sig gældende og i disse Aar opløstes 26 Omnibiler. Saa maatte Banen atter i Gang, Materiellet var ikke i den bedste Forfatning. Der blev lejet Lokomotiver fra andre Baner, og da disse var Kulslugere, var de dyre i Drift, men trods alt hjalp de til at opretholde Forbindelsen med Hovedstaden, og det var det vigtigste. Service kom i anden Række, men Publikum tog det med forholdsvis godt Humør.

## DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN

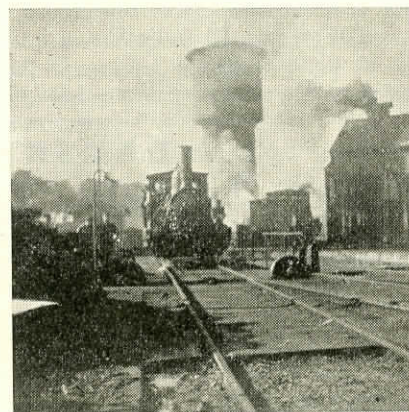
Søndergade 11, Aarhus

Telefoner    Kontor    Sæteri  
                  302        636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger . Prislister

I Tidens Løb er der skrevet mangt og meget om Amager-Bussernes Trafik til og fra Raadhuspladsen, men alt har været henholdende, fordi de økonomiske Forhandlinger trak i Langdrag. Nu er der tilvejebragt en endelig Ordning, og den gaar ud paa, at Amagerbanen og Københavns Sporveje fra 1. September gennemfører et Samarbejde om Rutebilkforbindelserne mellem Raadhuspladsen via Sundby Vester til Dragør-Kastrup-Lufthavnen og Taarnby — og omvendt. Forbindelsen vil blive etableret med Sporvejenes og Amagerbanens moderne Omnibusser. Chauffører og Konduktører udveksles ved Sundby Vester, der bliver Skæringspunktet. I disse Dage forhandles der om de rent trafiktekniske Enkelt-heder, men det er i hvert Fald en Kendsgerning, at der fra 1. September bliver Busforbindelse fra Raadhuspladsen til den yderste Del af Amager og omvendt. Fra samme Dag inddrages Amagerbanens Persontog mellem Amagerbrogade og Dragør. Det forlyder, at den nye Buslinje skal have Linjenummer 28. Amagerbusserne faar Holdeplads ved Dragespringvandet, og naar dette Springvand om nogen Tid bliver flyttet, hvilket sker i Forbindelse med Muslingskallens Planering, vil Busserne faa Stoppested foran Raadhushaven.

## Drejeskiven...



Læserne skriver:

### Drikkepenge i Togene?

En Artikel i et københavnsk Eftermiddagsblad, har berørt et Emne, som siden er blevet meget diskuteret. Tilfældet, som blev omtalt, blev endog nævnt som Bestikkelse, og fra højeste Sted er man gaaet meget alvorligt til Værks, da den Slags *absolut* ikke maa finde Sted, Gentagelse maa ikke finde Sted o.s.v.

Jeg er fuldstændig enig med den øver-

# Vi ønsker til Lykke med 100-Aars Jubilæet

**NOVUS** Maskinsnedkeri & Trælasthandel  
v/ V. Thomsen & S. Svensson

**Kastrup Mølle** . Inventar og Bygningsarbejde  
Amagerbrogade 289 Telefon Amager 8103

ORIGINALE **H O L B Æ K**

Tærskæværker og Halmpressere  
**Holbæk Maskinfabrik A.-S.** — Telf. Holbæk 195

Sparekassen for Grenaa og Omegn

Storegade 6 . Telf. 47 - 147

OPTAGET

Frederikshavn og Omegns  
Sparekasse

**Glarvester L. Niensens Eftf.**

Indeh. M. ØGAARD NIELSEN  
Værksted: Kronprinsessegade 32 Kontor: Sct. Hansgade 6  
Postgiro Nr. 20449 København K Telefon Nora 5034  
— Leverandør til Statsbanerne —

**S K A G E N**

**Kul & Trælastforretning**

*Handelshuset Vilh. Hansen's Eftf.*

Carl Jacobsensvej 17, Valby Telf. Central 10311  
Kemikalier og Syre.

*Skagensbanen*

AKTIESELSKABET

**HJØRRING DISKONTOBANK**

STIFTET 1855

**HILBERT JØRGENSEN**

Murermester  
Søndergade 22 . Frederikshavn . Telefon 476  
Udfører Arbejder for D. S. B.

*Aage Petersen's Polstermøbel-Fabrik*

Aarhus . Telf. 5365  
Fabrik for polstrede Møbler med eller uden Stof

**I. I. LARSEN**  $\frac{1}{2}$

Korn . Foderstoffer . Kunstgødning  
FAABORG ODENSE

$\frac{1}{2}$  **S Ø V A N G**

HØJSLEV

**Boltinge Stolefabrik**

v/ Peter Hansen  
Boltinge pr. Espe Telf. Ringe 132

*Havregrynsmøllen* **VIKING**

HØJRUP - FYN

**Tommerup Væveri**

v/ E. REINDEL  
Tommerup pr. Knarreborg Telefon 96

Bogense Trælasthandel

Bogense Telf. 16

$\frac{1}{2}$  **C. F. Møller & Co.**

Nørrebro 84—86 . ODENSE . Telefon 4286

Bjerringbro Savværk Akts.

Møbelfabrik og Tømmerhandel  
Telf. 15

ste Ledelse, at den Slags maa ikke finde Sted, — men — saa skal det ogsaa gøres grundigt, og ikke alene for Togpersonalet, men overalt inden for DSB.

Fordi en Togbetjent har været en rejssende behjælpelig paa en eller anden Maade, og den rejsende gerne vil takke ham, ved at give ham en lille Ducør. Men nej Tak, — det maa han ikke modtage. Det er da kun godt, at Personalet er saadan overfor de rejsende, at disse føler sig godt tilpas og godt betjent, det er netop det vi alle arbejder paa og ser hen til, — at de rejsende bliver rigtigt og høfligt behandlet.

Men er det nu ikke Smaating med disse Drikkepenge? Er der ingen andre Steder, hvor sligt foregaar? Jo, saamænd er der saa, men hvorfor maa da saadant finde Sted.

Tænk paa den store Middag, som B. og W. gav, da Færgen „Fyn“ blev afleveret. Hvad kalder man dette? — Ja vist — officielt en Middag til alle højere-staaende inden for DSB — men en Togbetjent maa ikke modtage en Drikkeskilling. —

Tænk paa det flotte Diamantarmbaand, som Trafikministerens Frue fik ved samme Lejlighed — det gør heller ikke noget; det er jo Trafikministerens Frue, saa hvem skulde kunde forbyde det. Den øverste Chef maa gerne modtage, men Manden langt nede i Rækkerne maa ikke.

Der kunde nævnes mange forskellige Eksempler, men lad mig blive ved disse to, og lad os saa haabe, at man kan indse, at der er andre end Togbetjenten, der modtager Drikkepenge.

□



### „Aktionærerne“ har Ordet:

#### Grenaabanen.

Aarhuus Stiftstidendes ledende Artikel af 2. Juni om „By og Opland“ var bemærkelsesværdig ved at understrege Nødvendigheden af Hensyntagen til Byens Opland, naar dette som i Grenaa Byraad forleden maa protestere imod, at Banen omlægges til Mundelstrup, hvorved dens Betydning som Oplandsbane — og særlig for Grenaa's Forbindelse med Aarhus — gøres om ikke illusorisk saa dog væsentlig ringere.

Samtidig maa det af Aarhus og Vejlbys Riisskov føles som en Skuffelse, hvis Strækningen Aarhus Ø—Riisskov—Grenaaevej ikke skulde have Udsigt til at blive fri for Banen, der opfattes som en

Hindring for Byens, Havnens og Kvarterets frie Udvikling.

Hvilke Muligheder kan da tænkes for Banens Fremtid? Først maa man dog erindre, at Loven af 1918 om Aarhus H som Gennemkørselsstation — nu er og bliver den en Sækstation — en dobbeltsporet Højbane over Havnen, et andet Spor ved Siden af det nuværende over Riisskov og derfra en dobbeltsporet Bane over Halling til Randers endnu bestaar og derfor maa ophæves, før man bestemmer sig til enten at omlægge eller nedlægge den.

En Omlægning kan kun ske til Mundelstrup. At trække den nærmere til Byen enten over Brabrand eller over Aabyhøj til Aarhus H var maaske teknisk muligt, men mindst dobbelt saa dyrt som Omlægningen over Mundelstrup, der nu vel vilde koste tre—fire Millioner, men stadig er den mest populære Løsning. Men derved vilde Banens Betydning for Oplandet, der kan være ringe nok i Forvejen, betydeligt forringes, hvad ogsaa DSB maa modsætte sig, og betale sig vilde det næppe kunne, selv om Aarhus Havn derved kunde faa Raadighed over Aarhus Ø's Areal og Vejlbys—Riisskov faa fri Forbindelse med Byen langs Stranden. Vil de interesserede Parter være rede til at betale Omlægningen og det øgede Driftsunderskud eller blot deres Del deraf?

Der er dem, der hævder, at Banen ikke er saa stor en Hindring som paastaaet, og at en Strandvej af passende Bredde nok kan forliges med den, ja ogsaa med en Cyklesti indenfor — eller udenfor — og Spadseresti højere oppe paa Skraaning. Der er jo gode Muligheder for Udvidelse af Stranden ved Paafylning af Sand; en Udvidelse af Badestranden paa Fedet kræver kun Udlægning af Risfletninger (Faskiner), saa besøger

Strømmen Resten, hvad Sogneraadet maa ske kunde tage under Overvejelse. Tilbage bliver Vanskeligheden ved at føre en Strandvej af passende Bredde gennem Kvarteret ved Riisskov Station, naar Banen bevares, og det endnu vigtigere Spørgsmaal om Havnens Udvidelse mod Nord. En Strandvej langs selve Badestranden vilde fuldstændig ødelægge denne.

Hvis Banen derimod nedlægges, vilde disse Vanskeligheder bortfalde; men Spørgsmaalet bliver da, om den kan undværes af Hensyn til Godstrafiken, og hvad man til Gengæld kunde byde Oplandet i Retning af bedre Forbindelse ved Hurtigspovogn (til Riisskov) eller Skinnebus, hvis Banelegemet bevares, eller Landevejsbus, hvis det omdannes til Landevej — ellers blot forøget Landevejstrafik ad udvidede og forbedrede Veje; frem for alt en direkte Lynforbindelse med Grenaa og Aarhus Flyveplads ved Tirstrup.

Det er blot mærkeligt og meget beklageligt, at Havnens, Banens og Byens fremtidige Udvikling ikke blev gjort til Genstand for en samlet Overvejelse og Planlægning efter forrige Krig, da kun Banespørgsmaalet blev afgjort og da af Hensyn til en enkelt Gade (Ryesgade); paa den anden Side ikke saa mærkeligt i Betragtning af Byens Utilbøjelighed til at „bryde Pælene op“ og gøre en ny Start paa en ny Plads med mere Plads i Stedet for at anvende lige saa meget eller mere paa den gamle Plads med for lidt Plads og i det hele uheldig og utidsvarende (Banegaard, Raadhus og Kate-dralskole).

Grenaabanen Aarhus-Ryomgaard ligger altsaa ikke fast og bør ikke ligge fast; for øvrigt mener jeg, at den bør nedlægges.

Regnar Knudsen,  
Lektor.



#### Togulykken ved Vind.

Den dybeste Medfølelse strømmede i de Dage de haardt ramte Forældre fra Jernbaneulykken paa Ørnhøjbanen i Møde, men derefter melder en anden Følelse sig: Hvordan kunde sligt ske? Var det et af den Art ulykkelige „Tilfælde“, som ligger uden for menneskelig Beregning, og var enhver Sikringsforanstaltning taget? Desværre vistnok næppe. Det er saa let at lægge Skylden, eller i hvert Fald Hovedbyrden deraf, paa Fru Damgaard, men burde man ikke ærligt prøve at se

LIND HANSEN

KULTORVET 14 · C. 6288



LEVERANDØR AF CLICHEER  
 OG BILLED MATERIALE  
 TIL DE MEST BETYDENDE  
 DAG- OG UGEBLADE I KØ-  
 BENHAVN OG PROVINSEN

**Store Malerier** Charlottenborggudst. m. fl.

**Kr. 5.00** i Udbetaling, Kr. 10.00 pr. Md.

*Lysekroner og Konsolure*

**A. ARNI** . Østerbrogade 98

(Hj. af Carl Johansgade) . Øbro 8433

**G. Vaadde Nielsen**

Trikotagefabrik Ikast, Tlf. 109

**Chr. Kampmann**

Arbejdstøj og Manufaktur en gros  
Smedegade 27, Herning . Telefon 896

**Thomsen & Pedersen**

Konfektionsfabrik  
Dalgasalle 8, Herning . Telefon 561

**Carl F. Nielsen**

Kjoler en gros  
Museumsgade 3, Herning . Telef. 434

**Christensen & Trabjerg**

Vogn- og Karosserifabrik  
Istedgade . Holstebro . Telef. 307

**J. Aa. Therkelsen & Søn**

En gros og Agenturforretning  
Vigen 7, Holstebro, Tlf. 371

**Tage Fonager**

Mineralvandsfabrik  
Allegade 10 . Holstebro . Tlf. 822

**Linds kemiske Fabrik**

Struervej 58 . Holstebro . Tlf. 213-233

**L. P. Nielsen**

Lillebil . Vognmand  
Sct. Jørgensgade, Holstebro, Tlf. 162

**Holstebro Dampfarveri  
og kem. Tøjrensning**

v/ Lauritz Jensen, Grøns-gade 6, Tlf. 98  
Smukt Arbejde . Hurtig Levering

**Søstrene M. og L. Nielsens  
Trikotagehandel**

Bredgade 16 . Herning . Telefon 881

**Fiskehuset**

Ejner Poulsen  
Østergade 22 A . Herning . Tlf. 119

**Chr. A. Laursen**

Trikotagefabrik  
H. C. Ørstedsvvej 16 . Herning

**K. C. Nielsen & Søn**

Skræddermestre Struer

**Maskinfabriken****Møllevang**

v/ A. Madsen  
Hjerm Tlf. 15-63

**Esso Service-Station**

v/ Aage Madsen  
*Reparation, Tryksmøring, Vask*  
*Aut. Bur-Wain Forhandler*  
Bredgade 4 . Struer . Telefon 150

**O. Henriksens Enke**

Skotøjsforretning Struer

**Thisted Keramikfabrik**

v/ Chr. Jensen  
Thisted Tlf. 313

**Thisted Køle- og  
Mejerimaskinfabrik**

v/ K. Lyager Tlf. 197

**Jydsk Trævarefabrik**

P. C. Kortegaard  
Thisted Tlf. 13

**Thisted Lysbadeanstalt**

v/ Fru Rasmussen  
Skovgade 18 Telefon 51

**Thisted Materialhandel**

Vestergade 16  
Telefon 52

**Thisted Cyklebørs**

v/ O. H. Larsen  
Thisted Telf. 323

**Thisted Rutebilcentral**

Frederikstov 1  
Telefon 495

**Bjerre Christensen**

Statsaut. Elektro-Installatør  
Nytov 3 . Thisted . Telefon 248

**Koopmann's  
Svineslagteri <sup>A/S</sup>**

Thisted

**Ringsted  
Mælkeforsyning**

Ringsted

*Lad vaske ude...*

**Marie Andersens  
Vaskeri**

Næstvedvej 10, Ringsted  
Telefon 475

**Sorø Beklædningsoplæg**

J. M. Pohl's Eff.

Sorø

Tlf. 67

**Sorø Frugtimport**

Dedenroth Frederiksen  
✕  
Vedelsgade 2, Sorø  
Telefon 245

**Sorø****Vulkaniseringsanstalt**

Storegade 30 . Tlf. Sorø 432



# Jernbane-Bladet



Udkommer een Gang om Maanedn.

**Abonnement 3 Kr. aarlig.**

Redaktion og Ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)  
Vigerslevvej 11, København, Valby  
Telefon Valby 1806 u.  
Giro-Konto 600 82

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

Sagen i Øjnene og derefter lægge Ansaret, hvor det virkelig hører hjemme? Paa de fleste af vore Privatbanestationer, i hvert Fald de mindre, og af dem er der mange, er Konen „Forstander“, medens Manden er Banearbejder. Hvilken Uddannelse har Konen? Ja, „Uddannelsen“ bestaar vist nærmest i den Erfaring, hun efterhaanden tilegner sig, og mens „Uddannelsen“ staar paa, indebæres for det rejsende Publikum et frygteligt og som i dette Tilfælde skæbnesvangert Risikomoment. Det er jo vitterligt saadan, at man indenfor Privatbanerne, og vel desværre ogsaa fra Ministeriet, tolererer, at ganske unge og helt uerfarne Mennesker faar tildelt et Ansvar, som de aldeles ikke er voksne, og man maa nærmest undres over, at der ikke oftere sker Ulykker.

Er det i den Grad nødvendigt at spare indenfor Administrationen, eller er det hele et Udtryk for „et Laden staa til“ System? I saa Fald er det saare betimeligt at faa hele Ordningen taget op til Revision. Indenfor Statsbanen kræves, før en Mand — eller Kvinde — betroes et virkelig Ansvar, og hvor Menneskeliv er afhængigt af andres Kunnen, den mest gennemførte og gennemprøvede Uddannelse, og mindre maa man ikke her lade sig nøje med. Fru Damgaard bliver her Syndebukken, men Ansaret forflygtiges og lægges i høj Grad paa urette Sted, saafremt det sidste Ord dermed er sagt. Man kan tænke sig blot, uden derfor at skulle anstrenge Fantasien over Evne, en maaske fortravlet Husmoder, der foruden at passe Hjem og Børn, tillige skal passe Toggang og Postekspedition! Før Tankeeksperimentet videre til Statsbanerne og tænk Dem, hvorledes man der vil-

de, se paa lignende Tilstande! Men er de utænkelige det ene Sted, bør de saa sandelig ogsaa være det det andet. Naar saa dertil kommer den i Almindelighed uendeligt ringere Service, Privatbanerne ofrer de rejsende Kunder, opstaar let Tanken paa og Kravet om en gennemgribende Ændring af et System, hvor kun et naadigt Forsyn og ikke Ledelsens Ansvarsfølelse bærer Skylden for, at det ikke er endt med Katastrofer oftere, end Tilfældet er.

Gørding Skole, Vemb, i Marts 1947.

I. Pallesen, Lærer.



## Langt højere ...

Langt højere Bjerge saa vide paa Jord man har, end vort »Bjerg« kun er Bakke, herover der gerne sig slynger et Spor, hvor »Grisen« kan skubbe og bakke. Det er et Rangerbjerg, en Ryg, som I ved, som vi maa bestige i Ansigtets Sved.

Langt større Bedrifter for Ære og Sold maaske saa vi Udlænding øve, en Banemand faar blot i Ryggen et Hold og egner sig ikke til Løve. Lad Ørne kun rives om Brillanter og Sten, naar bare vi har et Par brug'lige Ben.

Langt smukkere Tog og paa videre Spor, man sagtens i Rusland kan finde, men paa det normale dog mere vi tror, det gælder baade Mænd, Tog og Skinner. Og dejligst vi finde ved Bane og Tog den gyngende Rytme, naar hjemad vi drog.

Langt klogere Folk er der sagtens omkring ved andre Etater — Bedrifter — vi glade dog var, naar vi blot var i Sving med Vogne med Skinner og Skifter; og brænder kun Hjertet for Sandhed og Ret ja, saa gaar Haandteringen altid saa let.

Langt højere, ædlere, finere Sprog skal findes paa andre Perroner — ej egner maaske sig til Tryk i en Bog de Banemænds kendte Jargoner. Men træffer ej Meningen vi paa et Haar, det li'efedt paa Banen dog alle forstaar.

Langt mere af Malmen saa hvid og saa rød fik andre i Løn-Regulering, vi fik det nødtørftigste daglige Brød og slet ikke Raad til Formering. Saa maa vi la' Konerne helt gaa i Frø, og Banemandsslægten vil ganske uddø.

Onkel Christian.

## S-Toget til Ballerup.

DSB havde haabet meget stærkt paa allerede i Maj Maaned 1948 at kunne aabne Trafiken paa Københavns fjerde S-Bane fra Vanløse til Ballerup.

Det ser desværre ikke ud til, at dette Haab vil gaa i Opfyldelse, og samtidig vil den femte S-Bane, fra Valby til Glostrup, hvor man er gaaet i Gang med Forarbejderne, rimeligvis blive tilsvarende forsinket.

Det kniber med at faa de nødvendige Materialer hertil fra England. „Scandia“ i Randers var forlængst klar til at gaa i Gang med Bygningen af de 16 nye Dobbeltvogne, der skal bruges, men man er endnu ikke naaet saa vidt, at man har faaet bare Staalpladerne til disse Vogne fra England.

Vanløse-Ballerup-S-Banen var oprindeligt budgetteret til 8,4 Mill. Kr., men man regner med, at Udgifterne vil blive mindst 14 Mill. Kr. Det er Arbejds løn og Materiel, der er undergaaet saa store Stigninger.

Haabet om at kunne indvie den nye S-Togstrækning samtidig med Sommerkøreplanens Ikrafttræden til næste Aar, vil man altsaa ikke se opfyldt, og nogen bestemt Tidsfrist tør man slet ikke give. det hele staar og falder med Materialernes Ankomst fra England.

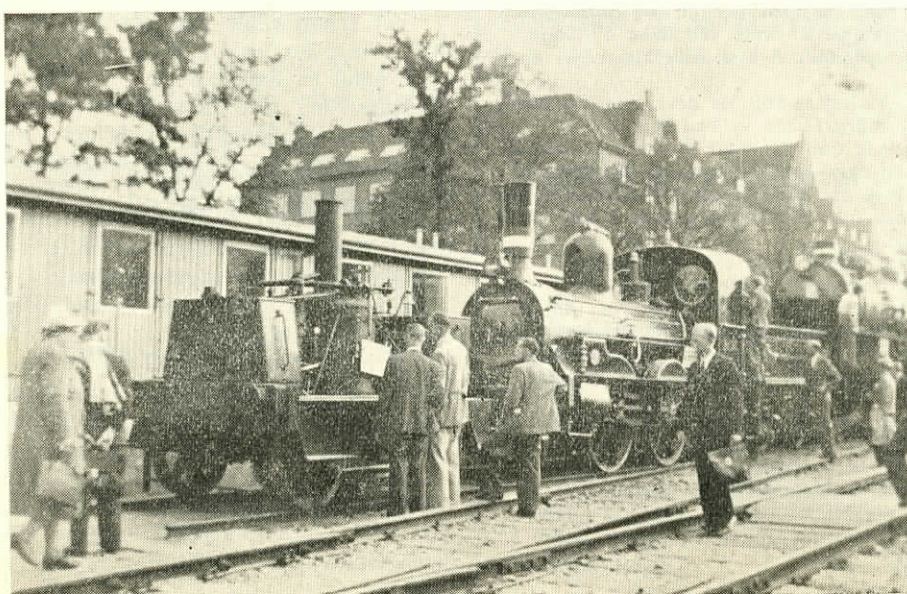
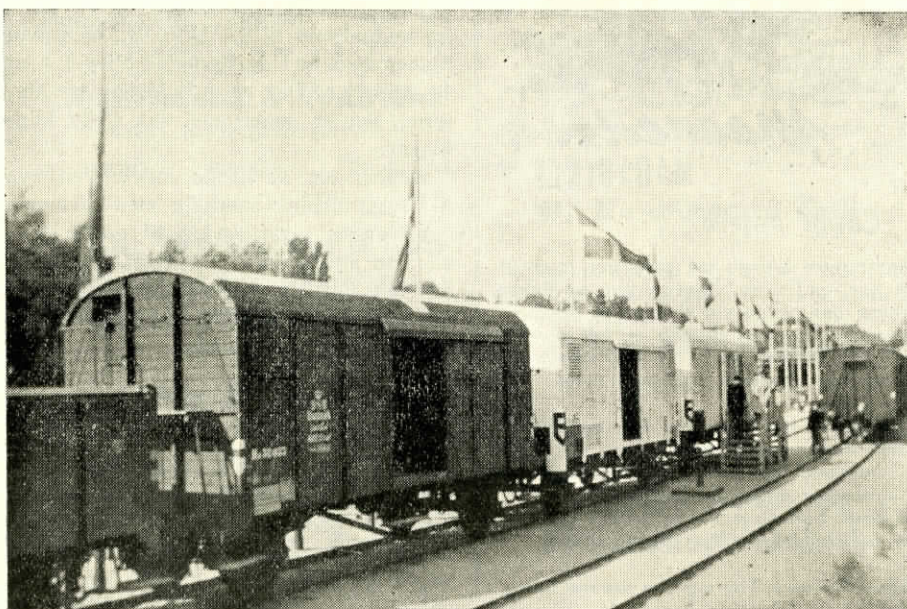
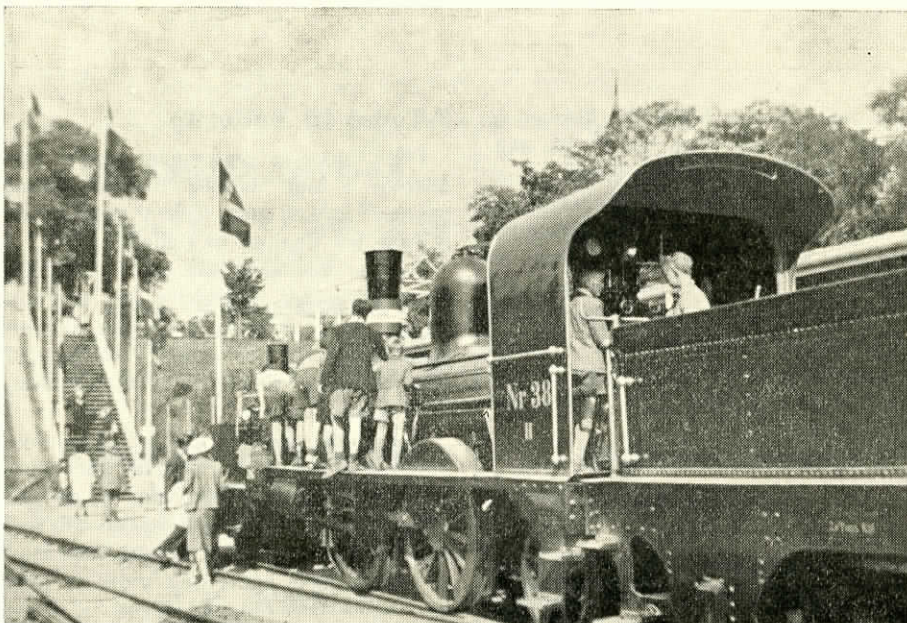
## Underføring ved Viby Jyll.

Trafikministeriet har givet Sogneraadet i Viby, Jyll. Tilsagn om, at man vil gaa med til en Underføring af Jernbanen ved FDB's Fabriker, i Stedet for den projekterede Overføring. Underføringen vil koste ca. 1,350,000 Kr., mens Overføringen i sin Tid blev anslaaet til 700.000 Kr.

I det sidste halve Aar har dels paa FDB's Fabriker, dels i Trafikministeriet været holdt en Række Møder om Sagen, og Hads-Ning Herreders Jernbane har under disse Forhandlinger indvilget i at tilskyde 35.000 Kr., Fællesforeningen paa nærmere Betingelser 100.000 Kr. og Viby Kommune 200.000 Kr., hvis Trafikministeriet vilde opgive Planerne om en Overføring til Fordel for en Underføring.

Staten tilbød at give et Tilskud paa 700.000 Kr., hvilket svarer til, hvad Overføringen vilde koste, men dette Tilskud er utvivlsomt forhøjet noget, ogsaa under Hensyn til, at Overføringsprojektet i Dag vilde være mere kostbart at gennemføre, end da det blev udarbejdet.

De store Jordarbejder, som allerede er udført til Overføringen, er saaledes til ingen Nytte.



# D. S. B.s 100 Aars Jubilæum

Jubilæumsfestlighederne begyndte 21. Juni med Aabningen af Udstillingen ved Offentligheden havde her Lejlighed til vedmelt Materiel at se Jernbanens Udvikling gennem Tiden. Det havde været Ønsket at bygge et Tog, som det der rullede ud hin Junidag 1847, men i den Tid ikke kan skaffes Materialer til det gamle Materiel, saa man ikke Tiden inde til at bygge et stillingstog.

Udstillingen blev en Publikumssucces. I de 15 Dage den holdtes aaben blev besøgt af 150,000 Personer, medens man kun havde regnet med at have 50,000. Gæst Nr. 50,000 fik overrakt et 15-Dages Jubilæumstog.

Selve Dagen, den 27. Juni, blev der afholdt Reception i Generaldirektoratet i Sølvgade. Der var foruden et Væld af Blomsterdekorationer og Gaver en Mængde storstilede Gaver, hvoraf kan nævnes:

Loko'et »Jacob« fra D. D. P. A.

Et smukt antikt Ur fra A/S Collstrup.

Model af den ny Kongevogn fra Scandinavia.

En Sølvdirigentsklokke fra Jernbanens Historiske Museum.

Krukke med 100 røde Roser fra H. M. Kongen paa Fyen.

Loftsmaleri til Generaldirektørens Kontor af de fire Jernbaneorganisationer.

Samme Dag afsløredes paa Roskilde Station den nye deplade. Endelig samledes i Odd-Fellow Hallen i København ca. 2000 Indbudte med H. M. Kongen til en stor Fest.

Trafikminister Elgaard bød Kongen velkommen og takkede ham for den store Interesse, han havde vist Danmarks Jernbanevæsen.

Efter Koncert af Livgardens Orkester og af Poul Reumert Dagens Prolog. Dernæst holdt Generaldirektør E. Terkelsen Jubilæumstalen.

## Billeder fra Jubilæumsudstillingen ved Østergade

Øverst th. »Udstillingens største Attraktion, Modelbanen«. Øverst tv. »Stationskontor«. Øverst tv. »Børnene morer sig paa »Jacob««. Nederst tv. »Loko. Udstillingen«.

# D. S. B.s

## 100 Aars Jubilæum

Jubilæumsfestlighederne begyndte allerede den 21. Juni med Aabningen af Udstillingen ved Østerport St. Offentligheden havde her Lejlighed til ved nyt og gammelt Materiel at se Jernbanens Udvikling gennem Aarene. Det havde været Ønsket at bygge et Tog svarende til det der rullede ud hin Junidag 1847, men da der for Tiden ikke kan skaffes Materialer til det nødvendige Materiel, saa man ikke Tiden inde til at bygge et Udstillings-tog.

Udstillingen blev en Publikumssucces idet denne i de 15 Dage den holdtes aaben blev besøgt af 66,765 Personer, medens man kun havde regnet med ca. 15,000. Gæst Nr. 50,000 fik overrakt et 15-Dages Kort.

Selve Dagen, den 27. Juni, blev indledet med Reception i Generaldirektoratet i Sølvgade, hvor der foruden et Væld af Blomsterdekorationer blev overrakt en Mængde storstilede Gaver, hvoraf kan nævnes:

Loko'et »Jacob« fra D. D. P. A.

Et smukt antikt Ur fra <sup>A/S</sup> Collstrup.

Model af den ny Kongevogn fra Scandia, Randers.

En Sølvdirigentklokke fra Jernbanereklamen.

Krukke med 100 røde Roser fra Privatbanerne paa Fyen.

Loftsmaleri til Generaldirektørens Mødesal fra de fire Jernbaneorganisationer.

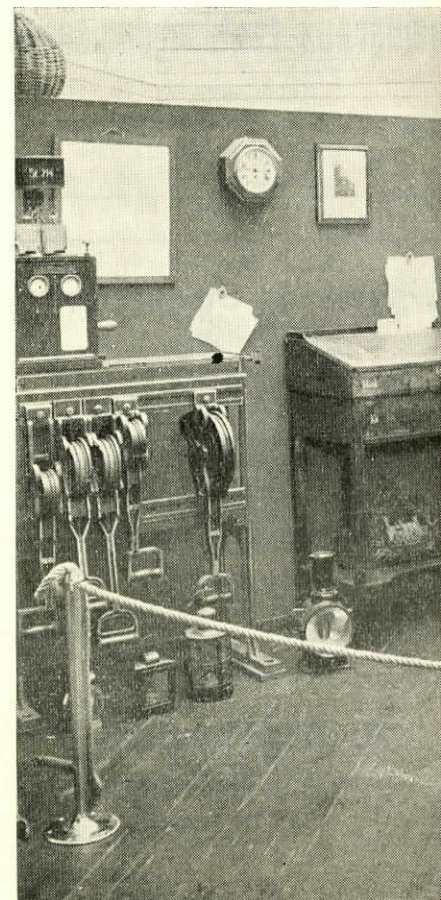
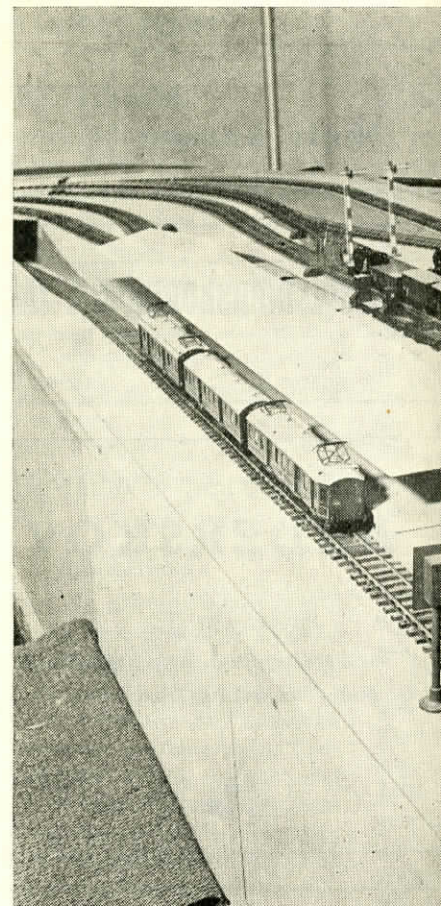
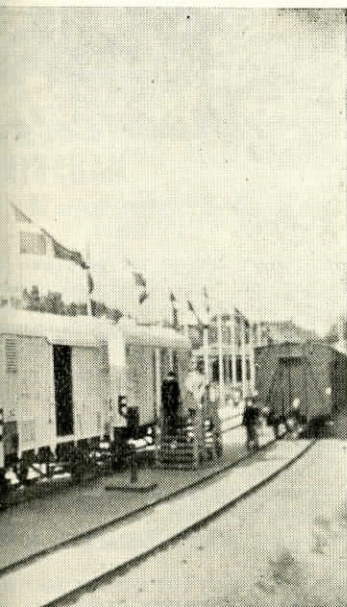
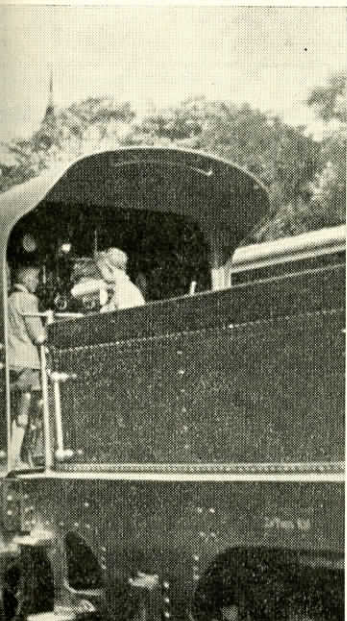
Samme Dag afsløredes paa Roskilde St. en Mindeplade. Endelig samledes i Odd-Fellow Palæet i København ca. 2000 Indbudte med H. M. Kongen i Spidsen.

Trafikminister Elgaard bød Kongen velkommen og takkede ham for den store Interesse, han altid havde vist Danmarks Jernbanevæsen.

Efter Koncert af Livgardens Orkester fremsagde Poul Reumert Dagens Prolog. Dernæst holdt kst. Generaldirektør E. Terkelsen Jubilæumstalen.

### Billeder fra Jubilæumsudstillingen ved Østerport St.

Øverst th. »Udstillingens største Attraktion, Modelbanen«. ✕ Nederst th. »Det gamle Stationskontor«. ✕ Øverst tv. »Børnene morer sig paa »Jacob««. ✕ Midten tv. »D.S.B.s nyeste Godsvogn-Typer«. ✕ Nederst tv. »Loko. Udstillingen«.



# rum

allerede den  
Østerport St.  
nyt og gam-  
nem Aarene.  
svarende til  
n da der for  
nødvendige  
bygge et Ud-

es idet denne  
øgt af 66,765  
ed ca. 15,000.  
Kort.

ndledet med  
e, hvor der  
blev overrakt  
nævnes:

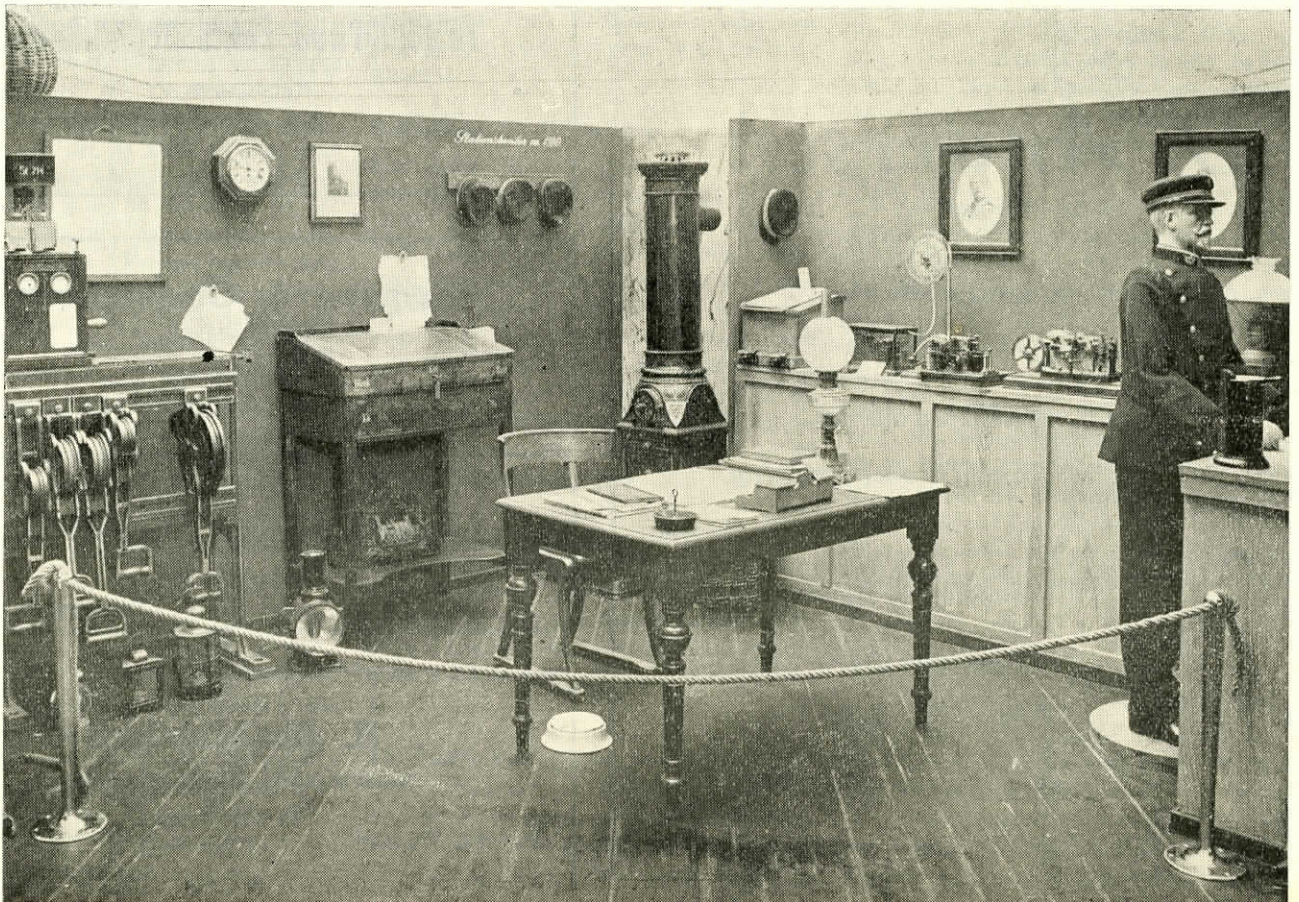
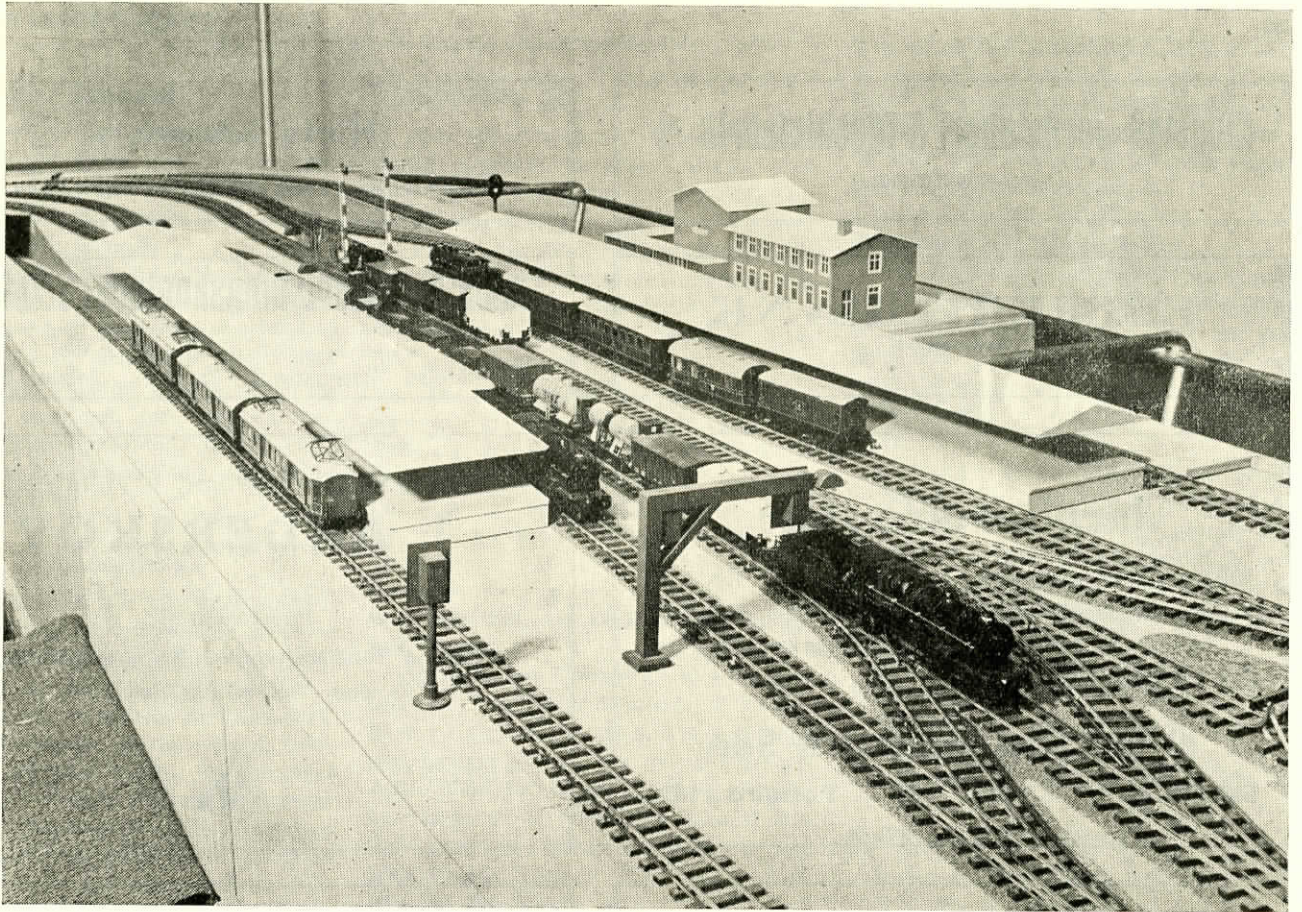
dia, Randers.  
reklamen.  
privatbanerne

Mødesal fra

e St. en Min-  
Palæet i Kø-  
en i Spidsen.  
velkommen  
n altid havde

r fremsagde  
lt kst. Gene-

→  
**Østerport St.**  
ørst th. »Det gamle  
Midten tv. »D. S. B.s



**Ringsted Jernstøberi & Maskinfabrik A/S**

RINGSTED

**Niels Larsen A/S**

Landbrugsmaskiner . Ringsted

**ESBJERG BANK**

Aktieselskab

**Amts-Arbejdsvisningskontoret i Thisted**der samarbejder med 30 Anvisningskontorer Landet over,  
anviser Arbejdskraft til al Slags Arbejde.

Henvendelse: Storegade 21, Thisted . Telefon 906 - 907

**Jernbanemærker**100 forsk. danske Stats- og Privatbanem. Kr. 4,00  
120 forsk. danske Stats- og Privatbanem. Kr. 6,00  
+ Porto. — Udvalg i Jernbanemærker tilsendes  
paa Forlangende.**N. S. Nedergaard & Søn**

Skive

Grundl. 1885

Postgiro 11932

Raadgivende Ingeniør, Civilingeniør

**J. ANDERSKOV***Projektering af:*Varme- og Ventilationsanlæg, Bygningsinstallationer,  
Kloaker, Vandværker, Jernbeton

ESBJERG



TLF. 2140

**D. Andersen**

Grundlagt 1864

*Eldste og største**Kommissionsforretning*

Flæsketorvet 84, Kødbyen

Tlf. Central 3744 - 5744

Rigstelefon: 244

**Arbejdernes Fællesorganisation**

København V

**Eriksen & Christensen**

Aktieselskab

Esbjerg

**Sparekassen for Thisted Amt**

Telef. 2 - 502

**A. Krabbenhøft**

Murermester . Kloakentreprenør

Esbjerg, Tlf. 1054

Arbejder for D.S.B.

### Stationsarb. druknet.

Den 21-aarige Stationsarb. Alfr. Jacobsen, Hobro, var d. 30. Juni sammen med en Kammerat gaaet ud for at bade i Hobro Fjord. Han fik herunder et Ildebe- findende og gik tilbunds.

Kammeraten opdagede først efter nogle Minutters Forløb, at Jacobsen ikke var kommet med ind. Kort efter fandt man dog Jacobsen og arbejdede længe med Carbogen og kunstigt Aandedræt, men Døden var indtraadt. Jacobsen, der var hjemmehørende i Skørping, havde forny- lig været sengeliggende paa Grund af en Hjernerystelse.

### Trafiken i Haderslev.

I sidste Nr. af JERNBANE-BLADET omtalte vi kort de voldsomme Demon- strationer, der har fundet Sted mod Jern- banekørslen gennem Haderslev By.

Byraadet har behandlet Spørgsmaalet. Nogen Bestemmelse om en endelig Ord- ning blev der ikke truffet, og Byraadet ønskede ikke at tage Stilling til Spørgs- maalet om Standsning af Personkørslen ved Haderslev Hovedbanegaard. Derimod vilde man sørge for virkningsfulde Sik- kerhedsforanstaltninger ved Baneover- skæringerne i Byen. I Anledning af Pro- testnoten fra de Erhvervsdrivende mod de nu lukkede Gader, vilde Byraadet snar- est se at skaffe en Fodgængerovergang ved Pladsgade.

Om de paatænkte Sikkerhedsforanstalt- ninger oplystes det, at DSB vil gaa med til at standse Persontogstrafiken ved Kri- minalretten, saaledes at Hovedvej 10 (d. v. s. Nørregade) og Teatersti ikke kryd- ses med Persontog. I Praksis betyder det, at en Fjerdedel af Jernbanestrækningen gennem Haderslev Bys Indre nedlægges til Brug for Persontogkørsel. Der skal derefter blot indrettes et Billetkontor i et Klasseværelse i Frederiksskolen. De smaa Baneoverkørsler lukkes, saaledes er Brøndstræde og Pladsgade allerede spær- ret, og Skolegade vil eventuelt kunne blive det. Terkelsgade og Lille Slagter- gade sikres med Jernbanebomme.

### Enorm Ferietrafik.

Til trods for den til 75 pCt. af Før- krigs-Trafiken udvidede Sommerkøre- plan, synes det ikke at have hjulpet væ- sentligt paa Pladsforholdene i Togene, da det er en Kendsgerning, at Rejselysten tager til med langt større Fart end Tra- fikudvidelserne. Den 6. Juli maatte Kbh. saaledes afsende Morgenekspresen til Jylland i fire Afdelinger.

### Lollandske Jb.

er paa nogle Møder i Nakskov blevet stærkt angrebet for sine trafikale For- hold. Banens Bestyrelse har derefter holdt et Forhandlingsmøde med de interessere- de Parter, og efter Udtalelser i de lo- kale Blade synes der at have hersket den bedste Forstaaelse paa Mødet.

Den nye Banedirektør, Hr. Terp Las- sen, udtalte saaledes bl. a.:

— Jeg er jo endnu ikke traadt i Funk- tion, men allerede i Efteraaret rejste min Kone og jeg herved og gennemkørte Strækningen, og jeg fandt, at Reformen var tiltrængt paa en Række Omraader. Alt skal gøres saa bekvemt for de rej- sende som muligt. En Del af Vognmate- riellet er notorisk for ringe, og det vil blive udskiftet, saa snart vi faar Mulig- hed derfor.

Videre udtalte Direktøren, at han turde love nye, hurtige Forbindelser til Køben- havn — og snarest, d.v.s. saa snart den nye Køreplan, som var under Udarbej- delse, tillod det. Og hvad særlig vil væk- ke Glæde er, at Direktøren snarest mu- ligt lover at indsætte Hurtigtog paa Strækningen Nakskov—Nykøbing. Det vil ske paa den Maade, at der fra Nakskov udsendes en Forløber, som standser alle Steder for at tage Landstationernes rej- sende med. Efter Forløberen sendes saa Hurtigtoget, der kun stopper ved Bysta- tionerne.

### S-Banen til Glostrup

har skabt nogle fantastiske Priser paa Grundene omkring den kommende Brønd- by St. Et Stykke Landbrugsjord der var i 1936 vurderet til 23 Øre Kvadratmeteren. En „fremsynet“ Spekulant, der paa den ene eller anden Maade havde faaet op- snuset, at en projekteret S-Bane-Linje skal have Station lige i Nærheden, købte hele Herligheden i 1942 formedelst 32 Øre Kvadratmeteren. I 1945 forlangte denne Herre 5 Kr. Kvadratmeteren — en Spekulationsgevinst paa lige ved 1500 pCt.!

Som Følge af denne Spekulants Virk- somhed vil Huslejen paa de Huse, der kommer til at ligge paa disse Grunde, blive 14 pCt. dyrere end det ellers vilde være Tilfældet, det er hvad alene Speku- lationsgevinsten fordyrer den aarlige Hus- leje med!

### 15 Aars Fængsel

blev Dommen til den 50-aarige fhv. DNSAP Sysselleder og Folketingskan- didat Lokfører J. F. Koch, Kolding. End- videre frakendtes han borgerlige Rettig-

heder for bestandig. Vi har tidligere ud- førligt refereret de mange Anklagepunk- ter mod Koch, og kun et af disse Punk- ter blev han frifundet for.

### Afstemnings Resultater.

Ved Afstemning angaaende timelønne- de Remisehvk. og Remisearb. Overgang til Tjenestemandstillinger, blev der af- givet 864 St. for Forslaget og 956 St. imod. 14 blanke og 9 ugyldige.

Remisehvk. havde 145 for og 396 imod.

Remisearb. havde 657 for og 541 imod.

Magasinpers. havde 64 for og 19 imod.

Dansk Lokomotivmands Forening har afholdt Urafstemning om, hvorvidt der paa Forbundets Kongres skulde optages Forslag om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

Der blev afgivet 956 Nej mod 608 Ja fordelt saaledes:

Lokførere 688 Nej og 439 Ja,

Motorf. 30 Nej og 15 Ja,

Lokfyrbødere 234 Nej og 154 Ja.

### Sydfynske Jb. dømt.

Højesteret har afsagt Dom i en Sag mellem Fru Petra Larsen og SFJ.

Fru Larsens Mand, Assistent Anthon Laur. Larsen, havde været ansat ved SFJ fra Foraaret 1911 til Foraaret 1943, da han tog sin Afsked, efter at der havde været foretaget en tjenstlig Undersøgelse af hans Forhold. Ved Afskedigelsen fik han udbetalt sine indbetalte Pensionsbi- drag.

I Februar 1946 styrtede han med sin Cykle paa Gaden i Svendborg og blev dræbt. Obduktionen viste, at han i flere Aar havde lidt af en Hjernesygdom, der gjorde ham utilregnelig, og hans Enke krævede derefter Sydfynske dømt til at betale Pension.

Ved Landsretten blev SFJ frifundet, men ved Højesteret blev Selskabet dømt til at betale Fru Larsen Mandens Pen- sion i Tiden fra hans Afskedigelse i 1943 til hans Død i 1946 og derefter Enkepension. Desuden skal SFJ betale Sagens Omkostninger for begge Retter med 1200 Kr.

### Kort fortalt —

— Motorvognsfører H. M. Hansen, VVGJ, der som tidligere omtalt i Jern- bane-Bladet, viste Mod og Snarraadighed ved Togsammenstødet paa Bindeballe St. d. 2. Maj 1944 har nu modtaget 600 Kr. fra Carnigefonden. Togf. H. Jørgensen, der ved samme Lejlighed viste Snarraa-



*Hold Dem fast!*

Ja, det lyder næsten utroligt i denne Tid, hvor Folk ikke plejer at forhaste sig, men vi kan altsaa levere Ur-Reparationer paa 8 Dage. Bornholmere eller andre større Ure baade henter og bringer vi indenfor 30 km fra København.




**Helligkilde**  
Vestervoldgade 10 . Tlf. Byen 4962

**A/S Accumulator-Fabriken**

LYACVEJ, LYNGBY  
TLF. 1643 (3 LEDN.)

**Trafikanter**  
*tag gensidig Hensyn!*



Østerbros Trælasthandel A/S

Lyngbyvej 168  
København Ø  
Telf. Ctr. 9150

*Vi ønsker D. S. B. til Lykke  
med Jubilæet...*



**MASSEY-HARRIS A/S**  
REVENTLOVSGADE 28-30 . KØBENHAVN V

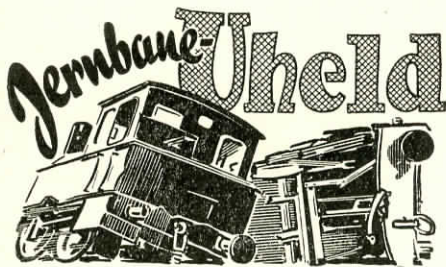
**CARLSVANE**

NYBYGNING  
OMBYGNING  
FLISEARBEJDE  
JERNBETON

Frederikssundsvej 168 . Telf. Bella 2453

dighed har modtaget en anerkendende Skrivelse fra Fonden.

— En Hotelejer fra Sundsøre kørte i Novbr. gennem Bommene paa Onsild St. Ved den paafølgende Lægeundersøgelse blev han fundet paavirket i let Grad. Bilen blev fuldstændig knust af „Kronjyden“, men forinden var det lykkedes Hotelejeren at komme ud af Bilen. Dommen er nu faldet og lød paa 10 Dages Hæfte og Fortabelse af Kørekortet i otte Maaneder.



**Lokfyrbøder dræbt.**

Da Tog 2914 den 1. Juli skulde overhales af Tog 58 paa Børkop St., blev Lokfyrbøder M. B. Andersen paa 2914, der var staaet af Maskinen, ramt og dræbt paa Stedet af Eksprestoget.

**Højre Ben knust.**

Under Rangering paa Nørrebro St. d. 24. Juni skulde Stationsarb. A. B. Jensen frakoble i et Rangertræk. Paa Vej ud fra Vognene snublede han i et Sporskifte og fik sit højre Ben under et Hjul sæt. Paa Hospitalet maatte Benet amputeres ovenfor Knæet.

**Knækket Drivstang.**

Da Tog 172 d. 17. Juni skulde sætte igang fra Ring Trinbrædt, knækkede den ene Drivstang paa Togets S-Maskine, og borede sig dybt ned i Ballasten og standsede Toget. Det tog 1½ Time at faa Drivstangen fri af Ballasten.

**Kort fortalt —**

— Da S-Tog 4073 d. 17. Juni kørte ind paa Holte St., viste det sig, at der var Ild i Toget paa en af Togets Vogne, hvor Strømaftageren var anbragt. Det lykkedes dog at slukke Ilden med Togets eget Slukningsmateriel. Da Toget paa Tilbagevejen kom til Lyngby var Ilden imidlertid brudt ud igen, og Vognen maatte derefter sættes ud af Toget.

— Den 17. Juni skete der et voldsomt Sammenstød mellem et Rangertræk og en

Lastbil ved Slagtehuset i Grenaa. En Godsvogn afsporede, og Bilen blev delvis knust, men ingen Mennesker kom noget til.

— Paa Vanløse St. afsporede d. 19. Juni under Rangering to Cx Vogne ved at køre over en „Hund“. Ved Uheldet spærredes for Frederikssundstogenes Ind- og Udkørsel paa Stationen, og Togene fra Vanløse maatte derfor bakke til Herlev.

— Paa Glynøre St. opstod d. 20. Juni Ild i en Vgl. Kokssmuld, som henstod ud for Stationsbygningen. Det lykkedes at slukke Ilden uden Brandvæsenets Mellemkomst, men ogsaa her brød Ilden ud paany næste Morgen, og hele Ladningen stod i lys Lue. Hele Lasten maatte ud paa Jorden, og Vognen tog en Del Skade.

— Paa Hundested St. kørte en Motorvogn d. 22. Juni med saa stor Kraft mod Togstammen, der skulde afgaa Kl. 12,50, at en Del Ruder knustes i den forreste Vogn. Der var ingen rejsende i denne Vogn, men i den næste Vogn blev de rejsende kastet rundt mellem hinanden, og Bagagen raslede ned over dem. Ingen kom dog alvorlig til Skade.

— Toget fra Aalborg paakørte ved Middagstid paa Dronninglund St. en 2-aars Pige, som var gaaet under de sæn-

kede Bomme. Barnet blev ramt af et Trinbrædt og kvæstedes alvorligt.

— En 55-aarig Bryggeriarbejder forsøgte d. 25. Juni at springe paa et S-Tog, som lige havde sat sig i Gang paa Enghave St. Han faldt ned mellem Vognene og paadrog sig forskellige alvorlige Kvæstelser.

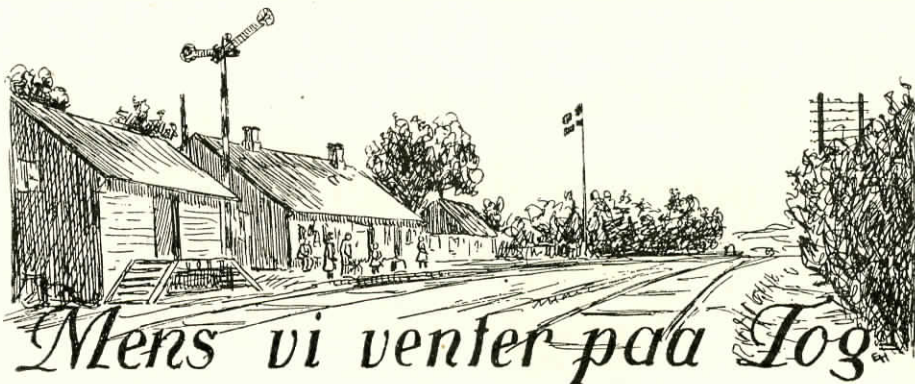
— Tog 95 paakørte og dræbte d. 29. Juni i Nærheden af Hjørring en 3-aarig Pige, som sad og legede ved Sporet.

— Da Toget fra Aakirkeby Kl. 19,50 var kommet et Stykke fra Stationen, knækkede en Hjulaksel paa Maskinen, og det tog et Par Timer at faa fjernet den havarerede Maskine.

— Den 28. Juni om Natten paakørte et Godstog fra Korsør i Nærheden af Vridsløselille en Hest, som dræbtes og blev ganske indfiltret i Hjul og Maskine.

— Da Tog 781 d. 29. Juni passerede Roslevoverskæringen, kørte en Motorcykle med fuld Fart mod Togets Maskine. Motorcyklens Fører blev slynget ca. 10 m hen i Grøften og paadrog sig alvorlige Kvæstelser.

— Den 30. Juni skete der paa Østerport St. Brud paa en af S-Togenes Køreledninger, hvilket medførte en Standning i Toggangen paa en Time.



Storebælts Overfarten har ved Ferierejsernes Kulmination været ude for en hidtil ukendt Tilstrømning af saavel rejsende som Bilister som aldrig før i Overfartens Historie. Paa den indtil nu største Dag, den 5. Juli overførtes der *alene* fra Korsør 897 Personbiler. Lørdag den 12. Juli var Tallet 649 og Dagen efter 725 Personbiler og kun 42 Lastbiler. Disse mange Biler bevirkede samtidig, at ca. 800 Godsvogne henstod i Korsør af Mangel paa Plads paa Færgerne.

Til trods for, at alt disponibelt Færgemateriel og Personale var sat ind, og at der fra alles Side blev gjort et næsten overmenneskeligt Arbejde, beklager Bili-

sterne sig over indtil 3½ Times Ventetid ved Overfarten. Der klages tillige over Mangel paa Mad- og Drikkevarer, trætte, udasede og gennemsure Tjenere. Noget er der selvfølgelig om det. Men er det ikke ogsaa saadan de fleste andre Steder uden for D.S.B.? Er ikke Hovedparten af det klagende Publikum Forretningsfolk, som i deres Virksomheder til daglig behandler Kunderne paa den mest ligegyldige Maade, lukker Butiker og Kontorer naar det passer dem o.s.v. Hos dem gælder alle Undskyldninger, som Vare- og Personalemangel. Kun hos DSB, som skal have Materiel og Personale i uafbrudt Drift Døgnet rundt, gæl-



der ingen Beklagelser over, at saa godt som intet er som før Krigen.

Saa passerede vi Jernbanens 100 Aars Jubilæum i Danmark. Selv om Begivenheden udadtil markeredes med Jubilæumsudstillingen paa den Fri Udstilling i København, Opslag af Jubilæumsplakater paa Stationerne o. l., saa var det alligevel en tam Historie set med Jernbanepersonalets Øjne. Dagen blev for langt det overvejende Flertal en Arbejdsdag som alle de øvrige Dage. Det er da heldigvis en Kendsgerning, at langt den overvejende Del af DSB Personalet lever og føler sig knyttet til alt, hvad der foregaar indenfor DSB og ikke saaledes, at det blot er et Sted man møder for hver den 1. i Aarets Maaneder at have et Sted at hente Pengene til Livets Opretholdelse. Her havde været en Lejlighed for den høje Styrelse til at kaste et Solstrejf over Hverdagen, og ærligt talt, er der noget vi alle trænger mere til i Dag end netop det? Der blev ganske vist holdt en Fest for henved 1200 indbudte Jernbanemænd af alle Kategorier, og her havde Administrationen været saa snedig at lade Jernbane-Organisationerne bestemme hvem, der skulde med, saaledes at man derved havde afskaaret sig fra al Kritik derom. Der er muligvis nok enkelte Steder, hvor der har været arrangeret smaa lokale Festligheder, men det giver jo ikke det store Særpræg for Dagen. Vi er saaledes vidende om, at Stationsmesteren paa Durup Station bød saavel Stationens Personale som Lok- og Togpersonale paa Vin og Kage. I Roskilde havde Carlsberg og Tuborg Depoterne skænket 12 Kasser Øl til Personalet, hvilket gav to Øl til hver.

Der er nu Udsigt til, at der saa snart Generaldirektørspørgsmaalet er afgjort vil blive udarbejdet en ny Personalefortegnelse over DSB Personalet, hvilket ogsaa maa siges at være i høj Grad tiltrængt.

Inden alt for længe har vi atter de mørke Aftener over os, og det maa alvorligt henstilles, at der snarest indføres en ordentlig Frontbelysning paa baglænskørende Maskiner. Som det nu har været i adskillige Aar, med ingen eller en svagt lysende Haandlygte, er det en alvorlig Fare for Personale, som er tvungen til at færdes paa Banelegemet.

Den 20. Juni faldt Tjenestemandsdomsstolens Kendelse i Gdir. Knutzen Sagen, der, som det allerede vides, kom til at lyde paa Afsked med fuld Pension. Gdir.

Knutzen har besluttet at appellere Kendelsen til den nyoprettede Appellinstans. Dommen har utvivlsomt været ventet med megen Spænding, og samtidig givet Anledning til adskillig Diskussion Mand og Mand imellem. Der kan dog næppe være Tvivl om, at Dommen efter Omstændighederne, vil blive staaende som et Udtryk for, hvad de fleste havde ventet. En Fortsættelse med Knutzen som Gdir. vilde utvivlsomt fremkalde mange og betydelige Vanskeligheder. Men set fra Landet den overvejende Del af Jernbanepersonalets Synspunkt i denne Sag, er det med Beklagelse, at man ser Knutzen forlade DSB. At Knutzen i Jernbanehistorien, bortset fra alt det Jernbanen uvedkommende, som er blevet hægtet paa ham i Besættelsesaarene, vil komme til at staa som den Gdir., der var DSB's store Reformator og Fornyer, er helt sikkert. Naar samtidig de af Ledelserne indenfor Jernbane Organisationerne, som gennem Aarene gik til Forhandlingsbordet med Knutzen, kun har det bedste at sige om Knutzens hele Indtilling overfor, og Forstaaelse af Personalets Ønsker og Krav, er det dobbelt beklageligt, at Knutzens Karriere skulde slutte paa denne Maade.

Spørgsmaalet om store og smaa Bogstaver drøftes flere Steder med stor Lidenskab, og det tør vel nok siges, at det vil være noget før der bliver Enighed i dette Spørgsmaal. I sit Juni Nummer er Bladet „Jernbanearbejderen“ gaaet over til de smaa Bogstaver. Ærlig talt synes vi ikke dette opfordrer til at gøre ligesaa. Det er uendeligt tungt at læse, men dette kan selvfølgelig være gammel Vane, der binder. Skal vi derfor ikke, i Lighed med, da Metersystemet blev indført her i Landet, vente med de smaa Bogstaver til alle gaar over til dette System samtidig?



### Nyt Katalog over Danmarks Jernbanefrimærker.

Samtidig med, at Statsbanerne fejrer 100 Aars Jubilæum, er der udkommet et nyt Katalog over Danmarks Jernbanefrimærker udarbejdet af Togbetjent *Reinhold Jensen*, Aarhus. Da det gamle Katalog ved *Th. Heglund* har været ud-

solgt længe, er et stort Savn hermed afhjulpet.

Prisen for det nye Katalog er Kr. 9,75. Det kan i første Øjeblik synes en noget høj Pris, men naar man betænker det store Antal Klicheer, der er anvendt, det gode Papir, det store Sideantal — 159 Sider mod det gamle Katalogs 92 Sider — og det nydelige typografiske Udstyr, kan man ikke sige at Kataloget er for dyrt.

Udgiveren har i nogen Maade fulgt den Linie, der var angivet i Heglunds Katalog, men har dog ofte fuldstændig brudt med den tidligere Katalogisering. Aarsagen hertil er i flere Tilfælde den større Erfaring Samlerne i de forløbne Aar har erhvervet om Jernbanemærkernes Mangfoldighed, og her maa navnlig Udgiverens store Forskningsarbejde og store Kundskab berømmes.

Det maa anerkendes, at de historiske Oplysninger er medtaget, ligesom det maa paaskønnes, at de forskellige Typer og Udgaver er beskrevet saadan, at de let kan skelnes fra hinanden. Det har hidtil knebet for Samlerne. Nu mangler der kun Oplysning om de forskellige Overtryks-Typer, for at Kataloget kan blive helt ideelt, men herom har Udgiveren i Forordet forklaret, at det ogsaa oprindelig var Hensigten at afbilde de forskellige Typer, men at det for Tiden vil gøre Kataloget alt for dyrt, saa vi haaber det kommer i den næste Udgave.

Skal der rettes nogen Kritik mod Kataloget, maa det bl. a. være den, at Udgiveren sansynligvis ikke har tænkt over, at der findes mange Samlere af Jernbanefrimærker, som ikke er *virkelige* Filatelister. Undertegnede kender trods 35 Aars Samleri endnu ikke Forskel paa Linietakning og Kamtakning, som Kataloget adskiller nogle af DSB's Mærker efter, men hvad, det kan jo læres.

Desværre har Trykfejl og deslige ikke helt kunnet undgaas. Her nævnes et Par, for at Samlerne kan faa dem rettet.

Aalborg Privatbaner Nr. 48 skal være 40 Øre. Varde-Nr. Nebel Jb. Nr. 24, 25 Øre, brun, er faldet ud.

Kataloget være hermed anbefalet paa det bedste.

N. E. Nielsen.

Danske Jernbanemærker  
købes og sælges...

**HELLERUP**

*Frimærkehandel*

Strandvej 201 . Tlf. Hellerup 794u  
Forlang min Prisliste over Frimærker.

## I SAMTALENS LØB



Den moderne Udvikling indenfor Verdens Jernbanetrafik vil efter mit Skøn gaa i Retning af Banernes Elektrificering, saaledes som man allerede i nogen Udstrækning ser det i Sverige samt i Schweiz, hvor alle Baner er elektrisk drevne.

Saaledes udtalte Banedirektør Kjær, Aalborg Privatbaner, til Aalborg Stiftst., da han den 4. Juni vendte hjem fra Verdens Jernbanekonference i Lucern.

— Der er næppe Tvivl om, fortsatte Direktør Kjær, at Alverdens Jernbaner nu efter Krigen gaar ind i en Moderniserings-Periode, hvilket sikkert ogsaa er nødvendigt, og det er i denne Forbindelse, jeg tror, at man alle Steder, hvor det er muligt, vil lægge Driften over til Elektricitet. Hvorvidt der ogsaa kan blive Tale om det herhjemme, skal jeg ikke kunne sige, men selvfølgelig gaar det lettere i Lande, hvor man har de store Vandkraftværker til at levere billig Elektricitet. Under alle Omstændigheder gaar dog Jernbanerne Verden over ind i en rivende Udvikling. Det er min Overbevisning efter denne Kongres!

Iøvrigt deltog mellem 600 og 700 Delegerede fra Alverdens Jernbaneselskaber i Kongressen, der var den første, som er blevet holdt siden 1936 — altsaa i 11 Aar, og der var saaledes Stof nok til Debat.

Konferencen drejede sig om rent tekniske Spørgsmaal, og der blev arbejdet indenfor forskellige Sektioner. Jeg sad i en af dem, som havde til Opgave at drøfte Erfaringerne vedrørende Sveller og Jernbaneskiner. I England har man i de seneste Aar eksperimenteret med Anvendelse af Betonsveller i Stedet for Træsveler. bl. a. paa Grund af Knapheden paa Træ.

*Det tyske Jernbanenet er som Helhed lammet.*

Et slaaende Indtryk paa mig gjorde Rejsen gennem det sammenbrudte og ødelagte Tyskland, siger Direktør Kjær

videre, og specielt lagde jeg Mærke til, at den tyske Jernbanetrafik endnu som Helhed er lammet. Der løber vel nogle Oplandstog ud fra de store Byer, men den store Trafik er gaaet i Staa, og i vældige Mængder staar Lokomotiverne hobet op paa Sporene rundt om.

De mange Deltagere i Jernbanekongressen, der kom selv fra saa fjerne Lande som Australien og Indien, var alle særdeles tilfredse med Forløbet af de otte Dages Forhandlinger, og Direktør Kjær havde Lejlighed til at konstatere, at selvom Danmark er et lille Land, er det dog ikke helt ukendt for den store Verden. Talte man om Danmark med f. Eks. en Inder, kunde han med et Smil, der røbede Stolthed over hans Viden, sige: „Deres Hovedstad hedder København“! Meget mer kan man vel heller ikke med Rimelighed forlange af en Inder, at han skal vide om Danmark — selvom han er Jernbanemand!



### Trafikinsp. J. Okkels Jubilæums-Interview...

Trafikinsp. J. Okkels fejrede den 1. April 50 Aars Jubilæum ved DSB, og havde i den Anledning følgende interessante Samtale med Aarhus Amtst.

— 50 Aar er lang Tid i Statsbanernes Tjeneste, indleder vi Jubilæumssamtalen med Trafikinspektøren, da vi midt i den travle Færden opsøger ham.

— Ja, det er netop Halvdelen af den Tid, DSB har eksisteret. Statsbanerne fejrer 100 Aars Jubilæum til Sommer, men jeg tør nok paastaa, at de sidste 50 Aar af Banernes Levetid langt fra har været den mindst interessante Tid. Fremskridtene har været store. Maskiner og Materiel før den Tid var elendigt i Forhold til det, vi kører med nu. Arbejdsforholdene var heller ikke ideelle dengang. Jeg begyndte som 16-aarig med 30 Kr. om Maanedn.

— Hvad bestiller en Trafikinspektør udover det, Navnet i sig selv fortæller?

— En Trafikinspektør har under sig Ledelsen af Toggangen og Tilsynet med Togene og Stationerne. Det vil i første Række sige, at Sikkerhedsbestemmelserne overholdes. Og dette Arbejde har jeg altid ønsket at maatte komme til at tage Del i. Der er aldrig een Dag, der er som en anden. Man rejser hver Dag og kommer i Kontakt med Personalet paa de mange Stationer. Det er interessant. Jeg synes, at det at være Trafikinspektør, er det eneste, der duer.

— De er med andre Ord tilfreds med Tilværelsen?

— Ja, jeg er tilfreds og glad ved min Gerning, og det er det vigtigste af alt.

— Sikkerhedsforanstaltningerne er vel ogsaa med Tiden blevet mere omfattende?

— Den voksende Hastighed kræver, at der ogsaa maa være yderligere Sikkerhed. Store Ulykker er aldrig hændt i det Distrikt, der har været underlagt mig. Naar der kommer Fejl, er som Regel altid flere sammenhængende Omstændigheder Skyld deri. Vort Sikkerhedssystem er særdeles godt.

— Er det ikke en ubehagelig Opgave at foretage Forundersøgelser i de Tjenestestager, De har med at gøre?

— Det er ikke altid lige rart, men jeg ser ikke gennem Fingre, hvor der er sket Fejl. Jeg har haft et godt Forhold til mit Personale, særligt under Krigen, hvor det gjaldt om at faa det bedste ud af det. Men De maa ikke tro, at jeg ser det som min Opgave at optræde som Bussemænd. Man opnaar meget mere ved at vejlede og faa de enkelte til at indse, hvad der er rigtigt, og hvad der er forkert.

*954 er doubleret, sagde Kongen.*

Naar de kongelige Personer er paa Rejse i Jylland, ledsager Trafikinspektøren altid.

— Kongefamilien er altid elskværdig og behagelig at have med at gøre, fortæller Jubilaren. Kongen f. Eks. er meget underholdende. Han har altid Statsbanernes Tjenestekøreplan paa sig under Rejser og følger interesseret med i Togtrafikken. Jeg kan huske, at jeg engang hentede Kongen paa Fredericia Banegaard. Vi skulde Nordpaa, og paa Turen passerede vi et modgaaende Ekspresstog.

— Naa, sagde Kongen til mig, 954 er nok doubleret i Dag!

Kongen havde ved et Øjekast konstateret S sammensætningen af det forbisende Tog og var ganske rigtigt kommet til det korrekte Resultat.

— Hvad tror De, Fremtiden vil bringe af Udvidelser inden for Trafikken herhjemme?

— Jernbanen, tror jeg, vil aldrig miste sin Betydning. Der vil stadig ske Fremskridt, og jeg er ikke i Tvivl om, at naar det gælder om at give Folk en hurtig og bekvem Befordring, er Lyntogene ideelle. Ikke alene mellem København og Provinsen, men mellem alle Landsdele. Men det skal nok komme i Løbet af faa Aar.

Storebæltsbroen vil ogsaa komme. Ikke alene vil en Storebæltsbro være tidsbesparende, men ogsaa pengebesparende. Tænk paa, hvad Færgefarten koster. En Bro vil let kunne forrente en saadan Kapitalinvestering.

— Vil De savne Deres Arbejde, naar De om nogle Aar forlader det?

— Savne og savne, det er to Ting. Jeg vil komme til at savne mine Rejser og dette at komme ud mellem Folk, men selve Bestillingen som saadan vil jeg til den Tid ikke være bange for at sige Farvel. Saa vil jeg faa Tid til at dyrke alle de af mine Fritidsinteresser, jeg ikke har kunnet ofre en Tanke ...



#### Brande St.

Trafikktl. E. Sørensen, Bramminge, er udnævnt til Stfst. i Brande.

#### Balle St.

Stationsbestyrer Rich. Jørgensen, Hyllested, er ansat som Stationsmst. ved Balle St.

#### Hyllested St.

Som Stationsbest. i Hyllested er derefter antaget Fru Laigaard, Gravlev St.

#### Ørum St.

Fhv. Købmand C. Madsen, Sall, er ansat som Stationsbestyrer i Ørum.

#### Flintholm St.

Trafikeksp. H. E. Rybro, Flintholm, er forfremmet til Stationsmst. samme Sted, hvor Stmst. J. P. Hermansen har søgt Afsked paa Grund af Alder (65 Aar).

#### Dødsfald.

Pens. Lokfører T. V. Hoppe, Vejle, er død 63 Aar.

Pens. Togfører H. P. Rysted, Høng-Tølløse Jb., er død 69 Aar.

Stationsforst. C. A. Ernst Jensen, Røde Kro, er pludselig død som Følge af en Hjerneblødning, 60 Aar.



**Telegrafist** (pens. Trafikassistent, 55 Aar) søger timelønnet Arbejde snarest.

*N. Stochholm, Sønderho, Fanø.*

## En Historie uden Moral...

Da jeg i 1908 var ansat ved D.S.B. i Fredericia, skete der en meget mærkelig Historie. Man maa nemlig ikke tro, at den eneste Form for Romantik ved Statsbanerne bestaar i, at Togene undertiden ankommer rettidig til deres Bestemmelsessted, eller at en Station sælger et Maleri af Fredie for 75 Øre; nej, der kan hænde ganske anderledes spændende Ting.

Banelinjen over Fyn var konstant overbelastet, og de vise Fædre i Rigsdagen havde derfor besluttet, at der skulde anlægges Dobbeltspor over Boghvedeøen, foreløbig dog kun mellem Nyborg og Odense. Ved de mange store Jordarbejder var bl. a. ogsaa beskæftiget en hel Del Arbejdere tilhørende Brødre Folket hinsides Sundet. Foruden at være flittige Arbejdere var de fleste af dem tillige udstyret med en uudslukkelig Tørst, og de konsumerede store Kvanta af den gode danske Snaps, der paa Tiden kostede saadan noget lignende som 60 Øre pr. Helflaske.

Hør nu, hvorledes det gik en af disse brave Svenskere.

Da Natekspresen en Sommernat ankom til Odense, meddelte Lokføreren, dybt rystet, som det sømmer sig en pligtro Jernbanemand, at han mente at have overkørt en Mand imellem Ullerslev og Odense. Umiddelbart efter Eksprensens Ankomst skulde der afgaa en Slæber den modsatte Vej, altsaa fra Odense mod Nyborg, og den fungerende Stationsbestyrer paa Odense St. sprang op paa Godstogsmaskinen og gav Lokføreren Ordre til at undersøge, om Medlingen om den overkørte Mand kunde være rigtig, og bad ham om at meddele Resultatet af Undersøgelsen pr. Traad fra nærmeste Station. Det lovede Lokføreren selvfølgelig beredvilligt og sendte da ogsaa et Telegram fra Ullerslev til Odense St. saalydende: »Det er rigtig nok. Manden ligger ned endnu.« Stor Ballade Det havde selvfølgelig været den Odense Stationsbestyrers Mening, at Slæberen skulde have stoppet op og taget Manden, eller hvad der var til Rest af

ham, med op i Toget og bringe ham til nærmeste Station. Lokføreren undskyldte sig med, at han kun havde faaet Ordre til at se, om Manden laa der, og det havde han ogsaa gjort, men han havde ikke faaet Ordre til at standse og samle ham op.

En Trollie med 4 Mands Besætning blev mobiliseret og sendt afsted med Lygter, Baare og en Stump Pressening til at dække de sorgelige Rester med. De nærmede sig Stedet, og Uhyggen bredte sig mere og mere. Og der laa han! Med Hovedet nede i en af de Render, der findes af og til i Grusballasten paa Strækningen, og med Kroppen paa langs imellem Sporene laa han — og snorkede, saa det drøned!

Det var en af de svenske Arbejdere, der havde drukket sig en Kæfert til af helt usandsynlige Dimensioner. Rent instinktmæssig er han vaklet afsted til sit Arbejdssted, og der er han velsagtens snublet over et af Sporene og faldet netop saa svineheldigt, at han intetsomhelst var kommet til udover, at der var kommet en Flænge i hans Jakke, formodentlig foraarsaget af Askekassen paa den P-Maskine, der var forspændt Natekspresen. Søvnens har overmandet ham, saasnart han var faldet, og den Bagatel, at et Eksprestog med 90 km Hastighed, og bagefter et Godstog med 40—50 Vogne er passeret over ham, har ikke formaaet at vække ham af hans trygge Slummer. Muligvis har der rullet saa mange Tog rundt inde i Hovedet paa ham, at et Par Stykker udenfor Hovedet ikke har kunnet gøre hverken fra eller til!

Jeg har kaldt min sandfærdige Beretning for en Historie uden Moral, for man kan da ikke kalde det for en Moral, at skal man endelig drikke, skal man drikke som en Svensker; altsaa som en Svensker i ovennævnte Situation.

Maaske er der dog en lille Smule Moral i Historien, for Svenskeren kom paa Hospitalet med Delirium!

S. Pødenphant.  
Redaktør.

**J. S. Christensen**

Bageri

Hjerm - Telf. 4

**Johs. Hansens & Søn**  
**Smedeforretning**

Struer Strandvejen 4 Telf. 38

**D. Dedersen**Slagter- og Viktualieforretning  
Vestergade 1 . Struer . Tlf. 126**Damefrisør-Salonen**

ved Banegaarden anbefales.

**Laurits Jensen,**

Struer . Telf. 356 Damefrisør

**Mode- og Broderiforretningen**

ERNA BÆK

Østergade 27 . Struer  
Telefon 552

Alt i Dame- og Børnehatte

**Modesalonen**

Anna Hornstrup

Østergade 12 . Struer . Telefon 178

**LAD OS VEJLEDE DEM  
VED VALGET AF TAPETER***Vi er ogsaa interesseret i et godt Resultat*

EIGIL BRIX

Vestergade 5 . Struer . Telefon 528

**Struer Kur-Badeanstalt**Lys — Bade — Massage  
Solbehandling — FodplejeØstergade 48 - v. Banegaarden  
Struer . Telefon 320**Uhre - Brillor - Guld - Sølv**

CHR. SINDING

Østergade . Struer . Telefon 119

**Glarmesterforretningen**Østergade 33 . Struer . Telefon 161  
anbefales med alt til Faget henhørende**Se lyst paa Tilværelsen —***tapetser om med lyse, smukke  
Tapeter fra***Chr. Neergaard**

Telefon 165 . Struer

**Anne Lise Brixval**

Tandtekniker

**Rep. 1—2 Timer. Alt i Guldarbejde.  
Omstillinger ekspres.**Struer: Fiskergade 1 - Telf. 506  
Vinderup Afd.: Søndergade 2 - Telf. 2**Sviger RADIOEN husk***Vestjydsk Radio*ved Tekniker **Jul. Pedersen** . Struer  
Telefon 430**Damefrisørsalonen**

Torvet 1 anbefales

**Nancy Poulsen** . Telefon 329 . Struer**Frede Sørensen**

Fiskeeksport . Esbjerg

**J. Lauritzens Eftf.**

Havnegade 61 Esbjerg

*Esbjerg**Tjenerforening***Søstrene Truelsens Eftf.**

Trikotage

Kongensgade 54 . Esbjerg

**Herremagasinet „BOSTON“**

Kongensgade 64

ESBJERG

**Jens J. Jensen**

Frugt en gros

Baunhøjvej 7 Esbjerg

**Vestjydsk Krystal-Isværk**

Ny Havn Esbjerg

Telf. 66

**Chr. Therkildsens**

SKOTØJSFABRIK

ESBJERG

**AUG. RATZ**

Entreprenørforretning

Storegade 7 . Jerne . Tlf. Esbjerg 1749

BESØG

**Banegaardsrestauranten**

ESBJERG

**N. D. Christensen**

Bødkermester

Nygaardsvej 40 . Esbjerg

**Johannes Larsson**

Manufakturhandel

Strandbygade 16 Esbjerg

**N. P. Olsen's Eftf.**

E. ROSE

Strandbygade 18 . Esbjerg . Tlf. 3139

*Guld . Sølv . Kunst . Ure . Optik***N. JØKER**

Fiskeeksport Esbjerg

**Tarben P. Jensen 1/8**

Fiskeeksport

Ny Havn Esbjerg

**Besøg KOSMORAMA**

Kongensgade 78 . Esbjerg

Billetkontor Kl. 16—18

Søndag Kl. 14—18

Telefon Esbjerg 179

**Kosmos Akts.**

ESBJERG

*Alfred Jørgensen*

Fiskeeksportør

ESBJERG

**Esbjerg Mølle**

H. L. WINTHER

Jernevej Esbjerg

Autoriseret Fordforhandler  
Holbækvej 1—3, Sorø . Tlf. 100 - 199**JOHS. FRANDSEN****H. F. Toftegaards Eftf.**

H. Paulsen & Co. A/S

Skærver . Brosten . Kantsten . Sand  
Grus . Singels

Casværkshavnen 156

Central 4729 - 8636

**Brdr. Rosendahl**

*Flytter alt — overalt*

*Møbelopbevaring*

Vodroffsvej 59, København . Tlf. Ctr. 8246 - 8346 - 14535

**N. S. 361**

**J. Stürup & V. Prosch-Jensen**

Ingeniører . Entreprenører



København V:  
Mitchellsgade 23  
Telefoner: Palæ 4239  
Palæ 2439 . Palæ 5231



Fredericia:  
Telefon 1432

**Aage Hassenkam**

*Æg en gros*

Pr. Maries Alle 11

Central 1681 - 2859

*Overintendant U. A. Blond*

Revisionsfirma

Frederiksholms Kanal 2 . Telefon Central 4254 - 14 454

**EINER JAHN**



Kul . Koks

Inden- og udenlandsk Brændsel



Nørrebrogade 49 A . København N . Telefon Nora 8072

**H. OTZEN**

*Ingeniør . Entreprenør*

LYNGBYVEJ 267 A . HELLERUP . TLF. GENTOFTE 4385