

# Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR  
JERNBANEETATEN

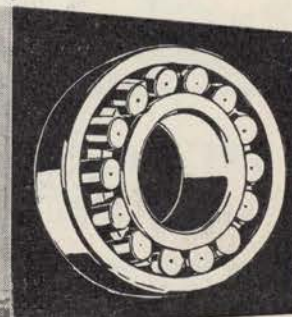
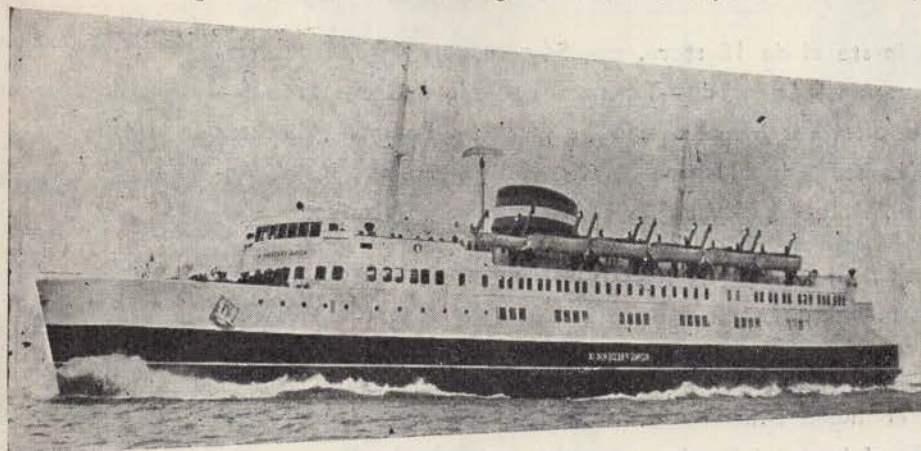


TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET

## NY FÆRGE TIL DSB

M/F KONG FREDERIK IX til Gedser-Grossenbrode Overfarten

Denne færge på vor førende udlandsrute  
vil give tusinde af udlændinge et første indtryk af Danmark på vejen hertil.



Bygget på HELSINGØR SKIBSVÆRFT

Beregnet til 1200 rejsende foruden fuld last af automobiler og jernbanevogne.

Forsynet med **SKF**-OK KOBLINGER

KØBENHAVN  
BREDGADE 31

# SKF

AARHUS  
VESTERGADE 9



# STATSBANERNE valgte **VOLVO**



Den første af de 18 store, nye 54-personers VOLVO nærtrafikbusser til Langgade—Taastrup og Valby, Greve Strand—Køge, afleveres her af chefen for VOLVO i Danmark, direktør Jens Larsen, Meldahlsvej 2, til afdelingsingeniør K. N. Andersen, DSB, og blev straks indsat på Taastrup-ruten.

Svensk Stål og svensk præcisionsarbejde og den omhyggelig gennemtænkte konstruktion danner grundlaget for VOLVO's høje kvalitet.

Det er ingen tilfældighed, at VOLVO er den ledende leverandør af busser i Sverige og andre nordiske lande.

- hold Dem til **VOLVO** - den holder til Dem

PERSONVOGNE · VAREVOGNE · LASTBILER · BUSSER · TRAKTORER

# Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:  
H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.  
Telefon Fasan 4091  
Udkommer een gang om måneden.

Abonnement  
6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af  
International Tidsskriftsfederation

MEDLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

*Bolighjørnet*

THORVALDSSENSVEJ 1  
TELEFON EVA 6769



M C. Ørstedsvvej (Linie 3)

Thorvaldsensvej (Linie 29)

Leverandør til Statsfunktionærerne gennem en Aarrække  
Altid 100 Møblelementer paa Lager  
Benyt Dem af vort fordelagtige Kontosystem

## FEBRUAR 1955

### INDHOLD:

Pristallet .....	Side 27
Månedens emner .....	» 28
Erindres det? .....	» 29
Mens vi venter på tog .....	» 31
Færgefartens barndom .....	» 33
Færgen »Kong Frederik IX« .....	» 35
Afværget katastrofe på Grenå-banen .....	» 43
Det er Ikke alle, der ved .....	» 43
Måneds-magasinet .....	» 43
Privatbane nyt .....	« 47
Model Jernbane .....	« 49
Den tekniske side .....	» 51
Ud og ind .....	» 51
Forenings meddelelser .....	» 52



M/F »KONG FREDERIK IX«

med

»DEAD-BEAT« kompasser type C.  
og nautiske instrumenter

fra

1/5 EINAR WEILBACH & CO.

Toldbodgade 35 . København K.

Telf. C. 13064

Telegram Adrs.:

BY 1330

Compassadjuster



# S. A. NIELSEN

ENTREPRENØR  
CIVILINGENIØR

Udfører Arbejder for DSB

**GL. KØGE LANDEVEJ 761**

Brøndby Strand

Telefon Brøndbyøster 328

## Besøk

våre hoteller og  
restauranter når

De kommer til

**N O R G E**

Hotell Viking

Oslo

Grand Hotell Bellevue

Åndalsnes

Opdal Turisthotel

Dovrebanen

Fornebu

Flyrestauranter

Spisevognene og

Jernbanerestaurantene

$\frac{A}{S}$  Norsk Spisevognselskap

# Frederik Olsen

autoriseret

Kloak- og Murermester



Udfører Arbejder for DSB

Fasanvej 13

Haderslev . Telefon 21648

AKTIESELSKABET

## Slagelse kooperative Byggeselskab

Alt i Bygnings- og

Entreprenørarbejde

Udfører Arbejde for DSB

**SLAGELSE**

Ndr. Stationsvej 22 . Telefon 3168

# Dristallet . . .

## Hvordan kan det være skyld i prisstigninger?

Så steg igen pristallet så meget, at arbejdere og tjenestemænd skal have en portion reguleringstillæg. Retteligt burde der have blevet til to portioner, men som bekendt endes regering og folketing i efteråret om, at visse kommende prisstigninger, som ville blive en følge af de vedtagne afgiftsforhøjelser, skulle holdes uden for pristallet. Stigningen var ventet og kom ikke overraskende. Men skønt ingen beklager stigningen mere end netop de, der skal have lønnen reguleret derefter — både fordi reguleringen først indtræder lang tid efter prisstigningerne, og fordi den ikke giver fuld dækning for den stedfundne varefordyrelse — er det dog fra anden side, man særlig har mærket frygten for, at pristallet skulle nå en højde, som ville give lønstigning.

Når man i efterårets løb har set referater fra generalforsamlinger og møder i erhvervsorganisationer og aktieselskaber, har man ikke kunnet undgå at bemærke, at beretningen om virksomhedens eller organisationens arbejde som regel har konkluderet i følgende: »Det forløbne år har været ret tilfredsstillende. Vore varer og produkter har kunnet afsættes til stigende priser og med bedre avancer. Desværre må man med bekymring frygte for, at det kommende pristal vil foranledige en lønstigning.«

Der har man problemet i en nødsdeskal. Man glæder sig over og profiterer af de stigende priser, men man frygter for, at lønarbejderne skal have en del af profitten til at betale de dyrere varer med. Sagt på en anden måde: Hvis de, der foranlediger prisstigningerne

ved at hæve varepriserne, kunne undgå, at også arbejdskraften, som jo dog er det fundamentale i produktionen, fordyredes, ville der først rigtigt være noget ved det.

Dette er et problem, der optager sindene stærkt. Og da man har opgivet tanken om at realisere det umulige, at kune forhøje priserne, uden at det resulterer i prisstigninger for forbrugerne, går man med ildhu til kamp mod pristalsystemet. Det lykkedes som nævnt at få nogle afgifter holdt uden for pristallet, men det er man ikke tilfreds med. Målet er at få alle stigende priser og alle skatter holdt udenfor. Eller endnu bedre, helt afskaffe pristalsystemet.

For nylig har man fra landbrugets side, landbo- og husmandsforeningerne, rettet en indtrængende henvendelse til regering og folketing om at træffe foranstaltninger til støtte for landbruget, som er inde i en økonomisk krise. Og heri peges påny på pristallet som en produktionsfordyrende faktor og der tales om, at pristalsskruen har fremkaldt en stærk stigning i landbrugets omkostningsniveau. Der siges: »Pristalssystemet må ændres således, at dets inflationsfremmende virkninger undgås, og således at en effektiv økonomisk politik ikke hindres.« Her som andre steder vender man tingene på hovedet og

erklærer frimodigt, at pristallet får priserne til at stige, skønt alle og enhver ved, det er omvendt. Men måske mener man, som visse statspropagandister, at bare det bliver sagt tit nok, vil man ende med at tro det, selv om man godt ved, det er løgn. Ved en effektiv økonomisk politik forstår man formodentlig det at kunne forhøje priserne på egne produkter og forhindre, at andre gør det samme.

Da imidlertid en væsentlig del af pristalsstigningen skyldes højere priser på fødevarer, ser det ud til, at landbruget allerede har fået sin part af gevinsten. Iøvrigt er der næppe nogen, som for alvor beklager landbruget, eftersom dette, frem for alle andre erhverv, nu i så mange år har haft gyldne tider med svimlende indtægter. Noget andet er, at der sikkert for tiden er mange landbrug, der har pengevanskeligheder, (det har tjenestemændene haft lige siden krigens begyndelse). Men det er ikke priserne på produkterne, der har svigtet, man har fået for store udgifter, og det har man selv været ude om. Man har pådraget sig for store udgifter ved indkøb af kostbare maskiner, traktorer, mejetærskere, biler, køleanlæg, centralvarmeanlæg o. m. a. efter en målestok, man aldrig tidligere har drømt om. Det må være indlysende, at hvis ikke landbruget er en sand og udtømmelig guldgrube, kan hverken den enkeltes økonomi eller landets valutabeholdninger undgå at komme i vanskeligheder efter så vældige investeringer. Men dette er landbrugets egen skyld og bør ikke gå ud over lønmodtagerne.

Aros.



# Månedens emner...

## Så standsede . .

Den private storebæltsfærge har nu givet op. Det hedder sig: indtil videre. Rederen udtaler til pressen, at han regner med at komme igang igen til sommer med »Betula«, og han forklarer standsningen som en følge af, at ministeriet har været for længe om at godkende hans kontrakter med havnene i Nyborg og Korsør, hvorved der er påført ham urimeligt store havneudgifter.

Imidlertid er det ikke nogen hemmelighed, at færgefarten i vinter med det store skib »Peter Wessel« må have givet et dundrende underskud. Et underskud så stort, at det simpelthen var umuligt at fortsætte. Særlig under sneperioden var der så godt som ingen biler til overførsel, og at det koster vældige summer at holde et sådant skib i fart, er noget enhver ved. Desuden synes det, som om det morsomme ved at komme over Storebælt uden Statsbanernes hjælp i betydelig grad er forduftet. Når der, som det jo almindeligvis er tilfældet, ikke er flere biler, end at de så godt som til enhver tid straks kan komme over med en af Statsbanernes færges, venter man nu engang ikke i timevis på en privat færge, og man gider heller ikke tilrettelægge sin kørsel efter denne færges overfartstider.

I øvrigt synes det ganske indlysende, at det er komplet meningsløst at oprette privat færgefart over Storebælt. En sådan kan jo dog aldrig byde på tilsvarende fordele som Statsbanerne, der med en hel flåde af store, moderne færges og skibe sejler ustandseligt døgnet rundt, selv under de vanskeligste vejrforhold.

Noget andet er, at i højsæsonen kan der muligvis tjenes en smule ved et sådant foretagende, hvis det er muligt for en kortere periode at leje et nogenlunde velegnet fartøj på billige vilkår. Og når så pressen er meget velvillig og stærkt anbefalende, som den har været i dette til-

fælde, (Guderne må vide hvorfor) kan det måske ikke gå helt galt, vel at mærke: bare man sanser at holde op, så snart det ikke betaler sig.

Det bliver nu interessant at se, om samme reder får gennemført nogle af alle de andre færgeruter, som han har lovet presse og publikum. Men det må vel anses for tvivlsomt, at der findes ledig kapital til sådanne forsøg.

ULK

## Uniformerne . .

Efterhånden som der kommer flere og flere uniformer frem med de nye distinktioner, kan man begynde at tage et skøn over, hvorledes disse virker.

Mange er stærkt imod de nye distinktioner, vel sagtens fordi de finder, det ser lidt fattigt og bart ud, og fordi man nu engang har vænnet sig til de gamle. Andre synes, de nye er mere fikse og tiltalende, og det må vel også siges, at de er mere i pagt med tidens smag. Højest sandsynligt vil de i tidens løb blive til udelte tilfredshed. Den eneste rimelige indvending derimod må være dette, at de vævede distinktioner på de udleverede uniformer er udført for tarveligt, og at skulderstropperne på togpersonalets uniformer er for store og klodsede.

## Stereoskopet..

Så er der atter gang i søjlehussagen, og der ledes og søges efter nyt i sagen, men hvordan skulle det lade sig gøre at finde nyt i en fortærsket sag. Ekstra-bladet forlangte at få dørene åbnet til sagens behandling. Det blev de også, hvordan skulle man ellers være kommet ind til repetitionen?

I Aalborg har en remisearbejder forsøgt at lære en elektrikerlærling god takt og tone ved at banke ham oven i hovedet med en tømmerkølle. Lærlingen pådrog sig en hjernerystelse, og nu skal remisearbejderen for retten. Det fik han altså for sin gode hensigt!

På en landstation på Falster blev foren af en bil, der holdt foran den sænkede bom, hevet halvvejs ud af bilen og trakteret med en gang prygl, fordi han tudede i hornet. Der er heller ingen mening i at holde og tude i bilhornet, når stationen havde sørget så godt for, at han ikke blev påkørt af toget!

Dagspressen er smækfornæret over, at DSB nu har åbnet rejsebureau nr. 12, og at der reklameres med rejser til Paris, de ægyptiske pyramider, Venedig m. m. Sådant noget skal DSB lade de private rejsebureauer om. — Mon ikke trafikuddannet personale, med internationale forbindelser overalt, skulle have de bedste forudsætninger for at vejlede det rejselystne publikum?

Niels.

## SKAFOTTET

### Hvad tænkes der på?

Eller tænkes der i det hele taget på noget som helst, når der i en i januar d. å. udsendt meddelelse fra generaldirektoratet bekendtgøres følgende: »I tilfælde, hvor det måtte være umuligt at præstere foreskrevne leveringer af arbejdstøj, vil der indtil videre som erstatning kunne udbetales følgende beløb:« Og derefter erstatningsbeløbene for kitler, overalls, kedeldragter m. m.

Mon ikke det er en overdreven forsigtighedsregel? Der er da sikkert ingen fornuftige mennesker uden for generaldirektoratet, som tænker sig muligheden af, at man ikke indtil videre kan købe sådanne genstande i så store partier, man måtte ønske.

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



**Det er ikke alle, der ved**  
— at gode forbindelser med hurtige  
tog i **Grindsted** eller **Troldhede**  
gør rejsen mellem Kolding og Brande,  
Silkeborg, Randers, Herning, Viborg,  
Holstebro og flere jyske stationer  
**billigst og hurtigst over**

**TROLDHEDEBANEN**



## Betaling for brugte uniformsgenstande . . .

Når en jernbanemand af dem, der får udleveret uniform, afskediges eller dør, bliver han eller hans efterladte præsentret for en regning på forskellige, som regel mindre, beløb, der antages at svare til værdien af de uniformsgenstande, hvis terminer endnu ikke er udløbet. Regningen vil være at betale eller de pågældende genstande tilbageleveret.

Rent teoretisk er dette måske i sin orden. Men det er komplet meningsløst og latterligt. Jernbanerne har ingen som helst brug for det gamle tøj, og de beløb, der kan blive tale om, spiller heller ingen rolle, i hvert fald ikke for banerne, og som regel vel heller ikke for den, der skal betale. Men det virker irriterende for de pågældende og giver indtryk af en smålig begærlighed, der jo slet ikke er tilstede. Derfor bør dette forhold ændres således, at hvad der en gang med rette er udleveret, kan ikke kræves tilbage.

I.

## Berigtigelse . . .

Den 29. jan. meddelte aviserne med kæmpeoverskrifter:

»Pristallets nye stigning vil koste samfundet 150 mill.«

Dette er så forkert og misvisende, som noget kan være — med mindre man ikke regner dem, der får deres lønninger reguleret efter pristallet, med til samfundet. For selvfølgelig koster det ikke samfundet noget som helst, det er kun et spørgsmål om fordeling af pengene. Samfundet har lige mange penge, enten de er hos Per eller hos Poul.

D.

Husk

### Anna Andersens Eftf.

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

## ERINDRES DET...

### For 50 år siden, februar 1905

Uniformsbetænkningen, som blev afgivet den 1. ds., vil ikke blive offentliggjort, da Generaldirektionen ikke vil give tilfaldelse dertil. Det foreslåede reglement vil nu blive drøftet i Generaldirektionen, skal derefter til krigs- og marineministeret og endelig til stadfæstelse hos kongen.

\*

Der har i den sidste måned været ualmindelig megen sygdom blandt banernes personale i København. Influenzaen synes særligt at have optrådt blandt dette.

### For 25 år siden, februar 1930

Østsjællandske Jernbane. Efter langvarige forhandlinger er nu Østsjællandske Jernbanes drift sikret for de første 4 år, idet først 19 af de 21 interesserede kommuner har tiltrådt garantiforslaget, hvorefter Præsto Amsråd enstemmigt har tiltrådt forslaget og gennem en paragraf i Landkommuneloven tvinger de 2 manglende kommuner til at tage del i garantien, der for hver af de to kommuner andrager 1100—1200 kr. om året. Hermed bliver der forhåbentlig foreløbig arbejdsro for den stærkt omtumlede og flere gange på livet truede privatbane.

\*

Elektrifikationsforslaget. Til 2. behandling af lovforslaget om Københavns nært trafik stiller Venstre forslag om, at forslaget begrænses til linierne København-Holte og København-Klampenborg, og at udførelsen af disse afsnit af forslaget gøres afhængigt af, at København, Frederiksbergs, Gjentofte, Lyngby og Søllerød kommuner betaler en trediedel af udgifterne.

Desuden forlanger Venstre samtidig bevilget 10 millioner kr., som skal stilles til

rådighed for Privatbanerne til opretholdelse af trafikken og forbedring af materiel.

\*

Statsbanerne har for nylig til firmaet Petersen & Albeck solgt 5 af sine ældste loko til ophugning.

Det drejer sig om en Cs-maskine (nr. 241), en E-maskine (nr. 37), 2 As-loko (nr. 201 og 204) og en rangermaskine li-tra Kj (nr. 71).

Salgssummen for de 5 gamle maskiner er så vidt vides 12.500 kr. Det er ikke meget i forhold til, hvad det nye materiel koster, men de over 50 års gode tjeneste må jo også føres på de gamle maskiners kreditside.

### Hotel GEDSER

Fjord Kirkegaard

anbefaler sig med 1. Kl.s Køkken  
3 Min. Gang fra Stationen  
Smaa Priser - Hurtig Betjening.  
Telf. Gedser 12

### Asger W. Hansen

KOLONIAL- & SKIBSHANDEL

\*

GEDSER - TLF. 5

### Rejsebureauet

### Danmark

Kgs. Nytorv 21 . Telefon Byen 145  
København K.

- de gode  
kvaliteters  
hjemsted...



KØKKENUDSTYR . GLAS . PORCELÆN . RAADHUSPLADSEN 2 . C. 863 ● BOLIGUDSTYR . MANUFAKTUR . VESTERBROGADE 2 . C. 1616

## Falster.

### Erik Frederiksen

Bygmester

Udfører Arbejder for DSB

Nykøbing F.  
Niels Nielsensgade 4.  
Telf. 829

### A. Andersen & Søn

Aut. Gas- og Vandmester

Blikkenslagerarbejde  
Centralvarme  
Udfører Arbejder for DSB

Nykøbing F. - Frisegade 17  
Telf. 454

### H. Madsen

TØMRERMESTER

Udfører Arbejder for D.S.B.

Jernbanegade 48  
Nykøbing F. - Telf. 762  
Værksted: Søvej 30  
Telf. 2353y

### Gunnar Clausen

Savværksejer

Bandholm . Telf. 71

### Th. Halse

aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB

Nørre Alslev  
Jernbanegade 4 . Telf. 46

### Axsel Jensen

Spedition - Toldklarering  
Kreatureksport

Gedser - Telf. 39

### Vilh. Lose & Sønner

Terrazzo - Losit Mosaik Gulve

Nykøbing F  
Kraghave . Telefon 858

### Guldborg Savværk

Guldborg

Telf. 5

### A. Schillers Maskinfabrik ½

»AUGO« Patent Transportvogne

Nykøbing F.  
Vesterskovvej . Tlf. 1902-1920

Aktieselskabet

### Lolland-Falsters Kulkompagni

Nykøbing F.  
Telf. 626 - 945

### ½ Papirlageret

Papir en gros

Langgade 22 - Tlf. 769  
Nykøbing F.

### R. J. Nielsens

Trævarefabrik

Kraghave  
Nykøbing F. . Telf. 254

### Guldborghavens Planterkoler & Frugtplantager

½ OTTO NIELSEN  
GULDBORG L.  
Telf. Guldborg 7

### Gedesby Brugsforening

Bestyrer: Sylvester Pedersen

Tlf. Gedser 8



Rosenborg Roquefort Ost  
Sølvmedaille 1949 og 1951  
Kgl. Landhusholdningsselskabs Æres-  
præmie som højeste Anerkendelse  
for Ost 1951  
Lundby Mejeri . Nr. Alslev . Telf. Ønslev 35

### Trikotageforretningen „EKKO“

Egon Hansen  
Alt i Manufaktur og Trikotage

Gedser . Telf. 95





## Karoline skal til sølvbryllup...

Det er meget muligt, at jeg ikke er som andre mennesker, og at Karoline har ret, når hun påstår, jeg ikke er det, og at jeg i visse henseender afviger en del fra flertallet. I hvert fald er det sikkert, at visse ting, som bereder andre en glæde, eller som de almindeligvis giver udtryk for glæde over, gør mig i dårligt humør, gnaven og fortrædelg. F. eks. det at blive bedt ud til gilde eller fest, familiefester særligt. Men måske er det fordi de, der indbyder os til den slags, altid er mennesker, som jeg ikke bryder mig om at komme sammen med. Der er altid så mange fremmede med, som man ikke kender, og det finder jeg ubehageligt. Det kan ærgre mig lang tid i forvejen, når vi skal til noget sådant. Jeg ved godt, at andre går og glæder sig til sligt, taler om det både før og — navnlig — efter. Hvor enestående morsomt det har været, hvor mange interessante, morsomme og prominente personligheder, der var med, hvormeget og hvor godt de fik at spise og drikke. Men mig morer det ikke, navnlig ikke forud, bagefter er det jo overstået.

Jeg hørte godt, der blev kastet et eller andet ind gennem brevsprækken, men jeg var i færd med at barbære mig, så jeg tog mig ikke af sagen. Det gør jeg for

resten aldrig, det sorterer under Karoline. Hun var der også omgående, og et øjeblik efter lukkede hun op ind til mig og forkyndte med en stemme, der klukkede af fryd og med et ansigt, der strålede som en sol:

»Nu kom indbydelsen.«

Jeg drejede hovedet lidt og skelede efter hende. Dette skulle jeg aldrig have gjort, for derved skar jeg mig en fæl flænge i hagen, hvilket foranledigede et temmeligt højroset udbrud af den slags ord, som man nu engang bruger ved slige lejligheder. Hvorfor man gør det, ved jeg egentlig ikke, det hjælper jo ikke på den skete skade, men hvem kan tie?

»Å'e, skar du dig, min ven?« Hendes stemme var som honning og balsam.

»Nej. Gu' skar jeg mig ikke. Det kan du vel se?« Blodet løb i stride strømme ned i kummen, i hvert fald dryppede det. Men uden at ænse mit noget arrige svar og mit dryppende blod, fortsatte hun læsende på et kort:

»Det vil glæde hr. og fru A. B. C. Andersen meget at se hr. og fru Olsen den 15. januar 1955 kl. 18 i restaurant »Huset«s selskabslokaler i anledning af vort sølvbryllup. — Svar udbedes.«

Det var et trykt kort af dem, man

kan købe og så selv udfylde med navne og dato. A. B. C. Andersens er nogle mennesker, vi har kendt gennem mange år, de bor her i gaden, og vi taler med dem jævnligt. En gang eller to om året kommer vi sammen til en tår aftenkaffe. Vi er ikke i familie, og vi kender overhovedet ikke deres familie.

»Så slipper vi altså ikke for den forestilling.«

»Det ved du jo godt. Det har jo hele tiden været bestemmelsen, vi skulle med. Så sent som i går, da jeg talte med hende, sagde hun det også.«

»Hvorfor f..... skriver de så?«

»Hvorfor? Sådan gør man jo.«

»Så'å, gør man det? Oven i købet sådan et barnligt kort.«

»Må jeg spørge, hvad barnligt er der ved det kort?«

»Det er den slags, born får med fra deres forældre, når de skal invitere deres kammerater til fødselsdag. Det er dumt.«

»Hvorned er det dumt?«

»Det er dumt at skrive en indbydelse, når vi taler med dem hver dag. De kunne jo bare sige det så. Der er såmænd ingen fare for, du skal glemme det — desværre.«

»Jamen, de har jo sagt det mange gange.«

»Så meget dummere er det da at skrive. Kan du da ikke se, det er fjollet?«

»Nej, jeg kan ikke, og jeg vil heller ikke. Det er som man bruger det, og så er der ikke mere at sige om den ting.«

»Der er nemlig meget at sige. Det er ikke engang høfligt at sende sådan en trykt formular. Vil man skrive, må man skrive et personligt brev eller kort.«

»Der står: svar udbedes. Altså skriver jeg og siger tak.«

»Herregud, Karoline, kan du da ikke ganske almindeligt sige det til hende, når du nu snakker med hende i dag eller i morgen?«

»Når man får skriftlig indbydelse, svarer man skriftligt. Basta.«

»Det er komplet idiotisk. Man skal måske oven i købet have pingvintøj på?«



## HERRE- OG DAMEKONFEKTION

Vær altid velklædt  
i Tøj fra Rønne

Vi aabner Dem gerne en Konto

# Rønne

NØRREBROGADE 40  
Nora 1415 - Nora 2802

## HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB  
HELSINGØR

NYBYGNING OG REPARATION AF  
DIESELMOTOR- OG DAMPSKIBE  
DAMPMASKINER OG KEDLER  
HELSINGØR SPILDEDAMPTURBINE  
HØJTRYKS-VANDRØRSKEDLER  
JERNKONSTRUKTIONER.  
STAALSTØBEGODS  
JERNSTØBEGODS  
SMEDEGODS

### 1/2 AARHUS FLYDEDOK OG MASKINKOMPAGNI AARHUS

REPARATIONER - NYBYGNINGER

### 1/2 FREDERIKSSUND SKIBSVÆRFT FREDERIKSSUND

NYBYGNING OG REPARATION AF TRÆSKIBE

HARTMANN PETERSEN'S

## Møbelpolsterfirma

HELSINGØR  
SUDERGADE 4A  
TELEFON 904u



Fabrikation af:

Polstermøbler

og

Springmadrasser

Leverandør  
til  
Danske  
Statsbaner

## CENTRIFUGALPUMPER

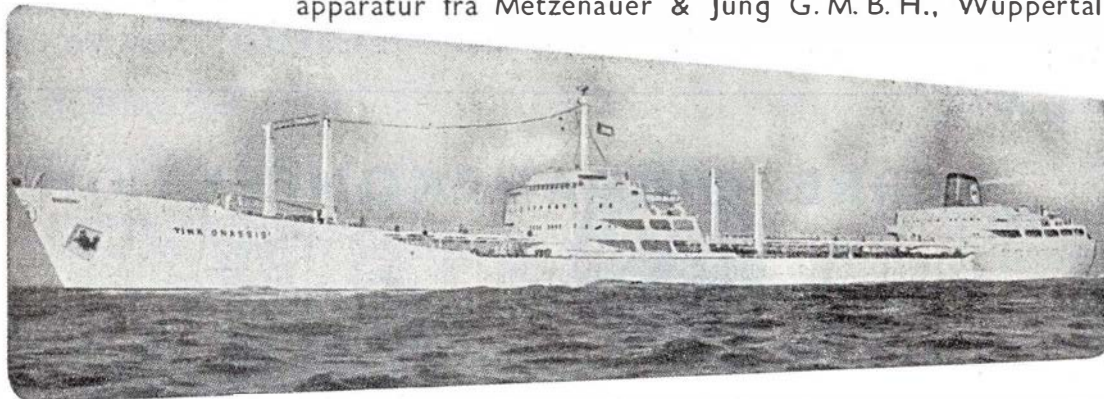
Leverandør  
til  
Danske  
Statsbaner



## INGENIØRFORRETNING TRIUM

Glentevej 71 . Central 13018 . København NV

Et af verdens største tankskibe »Tina Onassis« er udstyret med vekselstrøms-  
apparat fra Metzener & Jung G.M.B.H., Wuppertal



NEA, som har specialiseret sig i apparater for skibe, er eneforhandler for M. & J.  
i Danmark og således i stand til også på dette område at yde det ypperste.

Grundlagt 1906  
af ing. Vald. Selmer Trane

### NORDISK ELEKTRISK APPARATFABRIK

Haraldsgade 6 , København N  
Telefon ÆG. ★5701



»Det ved jeg ikke, men jeg skal nok få det at vide, for så skal vi jo også have lange kjoler.«

»Ja, det skal ikke undre mig, om det skal være kostumefest.«

»Kostumefest?«

»Ja, hvad skal man ellers kalde det, når en tilfældig samling ganske almindelige fattigfolk møder op iført smoking'er og kjolesæt fra forrige århundrede, der allesammen er alt for små. Det er latterligt, at voksne mennesker i vor tid majer sig sådan ud. De er jo hundrede gange pænere med almindeligt jakketøj.«

»Det er bare noget du siger, fordi du ikke selv har et kjolesæt. Jeg synes det ser stilfuldt ud.«

»Nej, du gør ikke. Og jeg kommer ingen steder, hvor almindelig tøj ikke er godt nok. At du ved det.«

»Jeg tror heller ikke, der er mange, som møder i kjole eller smoking.«

»Det hele er fjollet. De har jo slet ikke råd til at holde en sådan fest, oven i købet på restaurant. Det koster jo en formue.«

»Det må de jo selv om.«

»Men vi skal af med en gave. Den skal vel også være dyrere, når det skal holdes på restaurant?«

»Det ved jeg ikke. Men det er da det mindste af det.«

»Skal vi betale entre?«

»Jeg skal have en ny kjole, det er dyrere. Men den skulle jeg have alligevel.«

»Skal — —«

»Lad nu være at tørre det blod af på håndklædet, og så se at blive færdig. Du skal jo møde kl. 12.« Så lukkede hun døren for mig og gik.

lady.

## Færgefartens »BARNDOM«

Man var nysgerrig i det herrens år 1828, men man var ikke dumdristig, så dampskibet »Mercurius« foretog sin første tur Korsør-Nyborg med 3 — tre — passagerer om bord. Disse tre helte, der satte livet i vove om bord i en af »disse røghætter, som gamle erlige søfolk skielte«, kom over bæltet på rekordtiden 1 time og 57 minutter, medens de mere frygtssomme i smakkerne ikke noterede nogen tid for deres overfart!

Det var ikke uden store betæneligheder, generalpostdirectionen indlod sig på dette eksperiment. Selveste H. C. Ørsted var mobiliseret for at berolige folk med, at skovlhjulets plasken og skibets damp ikke ville forjage fiskene fra Storebælt, og der måtte nedsættes en kommission for højtideligt at udtale, at skibet nok kunne gå mod vinden, og at vandet, der kunne slå op over dækket, næppe ved vintertid ville ise hjulene fast.

Dristighed belønnes undertiden, og efter et lille forsigtigt eksperiment ved Lillebælt nåede man i 1883 frem til den første damp-jernbanefærges »Korsør«, og dermed var linien lagt for fremtiden, større og kraftigere færges, der kunne tage flere og flere jernbanevogne, endda biler på

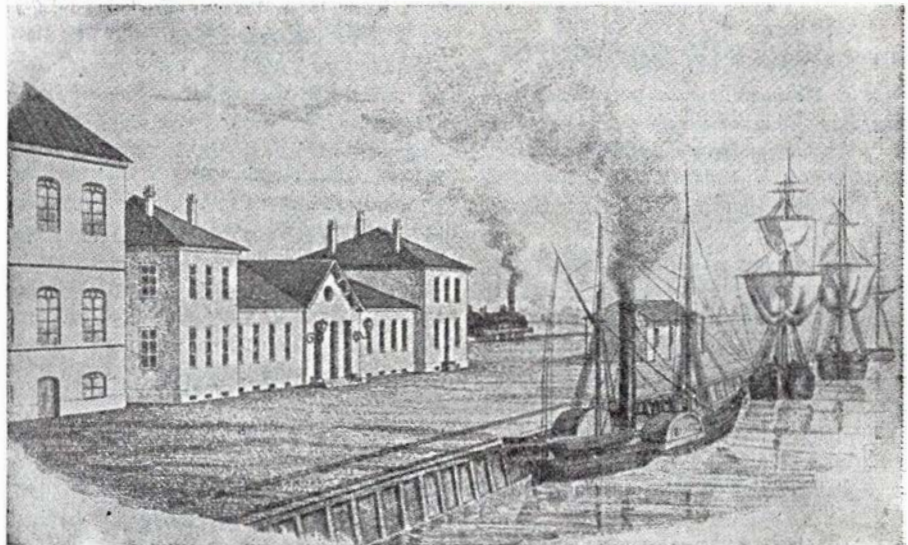
jernbanevogne, indtil man resolut gik over til bilfærgerne ...

Men Storebæltoverfartens historie går meget længere tilbage end til dampskibene. Smakkerne var det, der gennem flere århundreder atter og atter kæmpede med modvind og modstrøm, og de var komfortable, sagde passagererne, for de havde både dæk og kahyt, og det var jo et stort fremskridt fra de ældre sejskibe, små kluntede både, hvor passagererne sad ganske ubeskyttede mod vindens susen, regn og bølgesprøjt — åbne, fladbundede både, der dog ikke var mindre, end at de kunne rumme både vogne og kreaturer.

Sejltiden var som regel fem timer, men den var ret elastisk. Da overjægmester Gram i 1684 af kong Christian V blev sendt til Jylland, drev hans smakke ind på Sprogø, hvor det lille selskab måtte gøre ophold i fem dage, og da man endelig mente at have gunstig vind, endte sejladsen med en regulær stranding på Romø nord for Kerteminde.

### Sprogø som hellefyrr.

Var rejsen over Storebælt en tur, som man kun begav sig ud på, når det var



Første dampfærges »Mercurius« i Korsør 1828.

### DAMEKONFEKTION PAA KONTO

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

# STOP12

Frederiksbørggade  
København K.

Husk under uret



### Henri Petersen

GULDSMED



Aarhus  
Immervad 9  
Telefon 21436

### Jernbanerestauranten

SKIVE H — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684

Ny Indehaver

Dagens Middag,  
2 Retter veltillavet Mad  
med Kaffe

350

Frisklavet Kaffe  
hele Dagen fra Kl. 6

nødvendigt og absolut ikke for sin for-  
nojjelses skyld, så gjaldt det i endnu høj-  
ere grad overfarten ved vintertid. Isbåds-  
transporter — ja, man kender det nok  
også i vore dage, men næppe i det om-  
fang, som årene omkring 1800 så det.  
Der var ingen »Holger Danske« med  
6000 hestekræfter at tilkalde, og der er  
eksempler på, at isbådene i enkelte vintre  
har været i gang i to—tre måneder.

»I bedste humeur kjørte vi ned til over-  
fartsstedet for isbådene, som oftest bå-  
dene at synke i, een for een, og nu må  
alle mand til for at trække bådene op,  
hvilket medtager en betydelig tid, og dette  
gentager sig en mængde gange på over-  
farten.

Vi måtte være meget tilfredse med hen-  
ad aften at nå Sprogø, hvor vi opholdt  
os i tre dage. Sengene blev fordelt efter  
anciennitet, det vil sige: de passagerer,  
som havde ventet flest dage i Nyborg,  
blev benådede med senge. Den fjerde dag  
kom vi over til Halskov, dog måtte vi et  
stykke af denne tour rigtig tilføjes og bruge  
årer og seil, da der var åbent vand  
midtvejs.

En franskmænd bemærkede, at han  
havde rigtignok i sit fædreland hørt Dan-  
mark omtale som et land fuld af iismarker  
med evig sne, men hidtil havde anset det-  
te som en overdrivelse, men at han nu,  
ifølge kjendsgerninger, begyndte at hælde  
stærkt til samme mening.

### Gamle dages »færgueheld«.

Nogle århundreder tidligere skrev den  
ærværdige Peder Lalladius en lille bog  
om en begivenhedsrig Storebælts-overfart,  
som han Sct. Hansdag 1543 foretog sam-  
men med adelsmanden og søhelten Herluf  
Trolle.

Det blev en tur på 10 timer, og der var  
»regn, lynild, torden, storm og blæst, der  
Gud måtte sig forbarme«. Uvejret spillede  
bøld med det lille spinkle fartøj. Sejlet  
gik overbord og med det nogle af sofol-  
kene, men da man atter fik tag i sejlet  
og fik det indenbords, fulgte de uheldige  
sofolk med som fisk i et garn. Med aller-  
største besvær slap man ind til Korsør ...

... Og så var der kong Christian V  
og dronning Charlotte Amalie, der i 1687

skulle sættes over bæltet fra Nyborg til  
Korsør. Deres smakke drev sydpå helt  
ned til Agersø, hvor kongeparret måtte  
indkvarteres hos øens præst ...

... Og en anden dronning, Margrethe,  
var endnu uheldigere, da hun engang om-  
kring år 1400 sejlede over Storebælt. Hen-  
des skib forliste, og på et stykke vrag-  
tømmer drev hun i land på halvøen Re-

ersø nord for Korsør, hvor en bonde tog  
sig af hende og først tre dage senere  
blev klar over, hvem han havde huset ...

... Og i helt gamle dage, sådan nær-  
mest i oldtiden — eller middelalderen —  
er en biskop druknet på Storebælt. Det  
var biskop Frederik af Slesvig, han og  
hele hans rejsefølge druknede i en vold-  
som storm i 1179.

## DSB har nu 27 færges og skibe.

Deraf har Helsingør Skibsværft bygget de 13.

For Helsingør Skibsværft og Maskin-  
byggeri A/S er den nye Østersøfærge  
»Kong Frederik IX« blevet en stor triumf,  
der endnu en gang understreger værftets  
høje stadi. Den nye færge er kvalitets-  
arbejde lige fra den mindste detalje til  
den største tekniske konstruktion.

Færgen er den 13. af de færges, som i  
tidens løb er udgået fra værftet i Hel-  
singør, og som stadig er i drift. Den  
ældste af de nuværende statsbanefærges,  
som er kommet fra Helsingør er færgen  
»Mjølner«, der blev bygget i 1890. Der-  
efter fulgte i 1902 »Glyngøre«, og året  
efter — i 1903 — afleveredes »Prins  
Christian«. Derefter gik der en længere  
periode, hvor værftet i Helsingør ikke  
leverede nogen færges til statsbanerne.  
Først i 1916 afleveredes »Kärnan«, i  
1922 fulgte »Danmark« (som »Kong Fre-  
derik IX« nu skal aflaste), i 1927 kom  
»Korsør« og i 1929 »Sverige«, som sejler  
på Øresund for statsbanerne. Færgen  
»Nyborg« blev afleveret fra værftet i Hel-  
singør i 1931, og to år senere fulgte  
færgen »Sjælland«. Aflevering nummer  
10 var »Freja« i 1936 og i 1939 kom  
færgen »Storebælt«. I 1951 havde skibs-  
værftet i Helsingør afsluttet arbejdet  
med »Dronning Ingrid«, og nu nummer  
13 »Kong Frederik IX«.

### De andre 14 DSB-skibe.

I alt disponerer DSB over 27 skibe.  
Foruden de 13, som er nævnt, er der  
»Christian IX«, som blev bygget i 1908  
på B. & W., »Helsingborg«, som blev  
bygget på Københavns Flydedok og  
Skibsværft i 1912, og »Svea«, som blev

bygget i 1919 på Orlogsværftet. I 1921 fik  
Statsbanerne færgen »Dan«, som også er  
bygget på Orlogsværftet, og i 1922 over-  
tog det daværende selskab Mommark—  
Faaborg overfarten færgen »Mommark«  
fra Nakskov skibsværft. I 1930 kom fra  
værftet i Aalborg færgen »Heimdals« og  
året efter afleverede B. & W. »Kalund-  
borg«. I 1933 blev der bygget to færges.  
Den ene var »Jylland«, og den anden  
var »Morsø« — begge blev bygget i  
Nakskov. I 1935 blev der også to både  
færdige, »Kronborg«, som er bygget i  
Nakskov og »Sankt Ibb«, som kom fra  
Frederikshavn. I 1942 afleveredes fra  
Odense Staalskibsværft isbryderfærgen  
»Holger Danske«, og i 1947 kom »Fyn«  
fra B. & W. Endelig fik statsbanerne i  
1952 »Broen« fra Frederikshavn værft  
og Flydedok.

### Nr. 28 søsat.

Den 27. januar blev DSBs næste ny-  
bygning søsat fra Aalborg værft. Skibet  
blev af fru søfartschef H. Bager døbt  
»Absalon«, idet fru en ønskede held og  
lykke for øresunds båden og dens besæt-  
ning. Skibet skal afløse den nu 43 år-  
gamle øresunds båd »Hålsingborg« på ru-  
ten Havnegade—Malmö, og båden ven-  
tes afleveret i maj måned i år.

Skibet får plads til 1200 passagerer og  
10 biler og får en hastighed på 17 knob.  
Hovedmaskineriet udvikler 3940 HK ved  
300 omdrejninger.

Straks efter stabelafløbningen blev kø-  
len lagt til et søsterskib til »Absalon«,  
der bygges for Ståten Jernvågers reg-  
ning.

Malerfirma  
**Anderesen & Jensen**  
Sct. Paulsgade 7 · Tlf. 36525  
AARHUS

Tilbud og Overslag gives - Udlærer 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. NICOLAJSEN

Horsens — Tlf. 295 - 844

Leverandør til DSB og Privatbanerne



# Færgen »Kong Frederik IX«

Den 18. december 1954 stod m/f »Kong Frederik IX« ud fra Gedser havn på sin første officielle tur til Grossenbrode. Færgen er bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S. Kontrakten blev sluttet den 17. oktober 1952, og stabelafløbningen fandt sted den 19. august 1954, hvor den i overværelse af kongen og dronningen blev døbt af prinsesse Anne-Marie.

Færgen, der er verdens største færge, kan befordre indtil 2000 passagerer samt 35 godsvogne eller 110 biler. Den nye færge minder i typen meget om en anden DSB-færge, nemlig »Dronning Ingrid«, men med sine 4980 deplacementtons er den omkring 1000 tons større. »Kong Frederik IX« er også den hidtil kraftigste danske færge. Dens maskiner kan udvikle 9200 IHK eller 7300 BHK ved 180 omdrejninger i minuttet. Det giver 15 pct. mere end hos den tyske færge »Deutschland«, Tysklands stolthed, som for et lille års tid siden blev sat ind på Gedser-Grossenbrode overfarten.

Men i mange andre henseender er »Kong Frederik IX« et særpræget skib, som ventes at ville vække den største interesse i inden- og udenlandske skibsbyggerkredse. Den nye færge er mere strøm-liniet end nogen anden DSB-færge, og den har som den første færge i lang tid kun en skorsten mod de tidligere to. Skorsten, master og så at sige hele overbygningen på båddekke — inklusive redningsbådene — er af aluminium, hvorved der opnås en ganske betydelig vægtbesparelse. På færgen har man endvidere erstattet de gængse vippe-davider med gravitets-davider, hvilket i en nødsituation betyder, at man får hurtigere hjælp. De nye davider klarer så at sige hele opgaven selv.

## \* Lige linier præger skibet

En af de ting, der først slår en ved en gennemgang af »Kong Frederik IX«, er, at de lige linier præger skibet fra øverst til nederst. Alle indvendige kringelkroge er afskaffet, bl. a. som et led i brandbeskyttelsen. Denne er der lagt megen vægt på, og for første gang i statsbanernes skibsbygning har man fuld ud gennemført de nye krav i London-konventionen af 1948 om brandsikring i skibe. Vingedækket har måttet vige og er blevet erstattet med en direkte trappe fra vogn til promenadedæk, og overalt er der opsat de karakteristiske gule skumslukningsapparater.

Vogndækket er et helt kapitel for sig. Dækket er helt indkapslet, så bilerne og vognene ikke kan oversprøjtes med saltvand. Og om aftenen er der lysstofrør-belysning overalt på dækket, så man ikke behøver at fare rundt i halvmørke og risikere at falde over alle de mærkelige ting, der som regel bliver anbragt på et vogndæk.

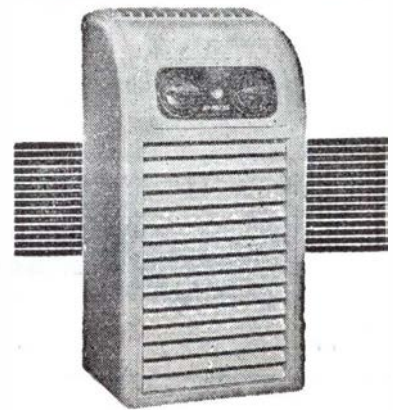
## \* En voksen mand kan være i roret, der er hult

Bro- og hækporten i den doubleendede færge kan løftes ved stødcylindre, og som den eneste færge i Danmark foruden »Dronning Ingrid« har færgen is-kniv agter over roret, der iøvrigt er så stort og hult, at en voksen mand kan kravle rundt i det. Skibets anker er anbragt over fenderlisten, hvorved man sparer en del i stedet for, at det ved en lavere position ydede modstand under sejladsen.

Af andre tekniske finesser om bord

kan nævnes, at maskinens øverste top ligger i plan med vogndækket, så der kan stilles biler også på dette sted, og verdens kraftigste krængningstankpumpe skal sikre færgen en stabil position, når de tunge godstog kører om bord. Pumpen kan befordre 1000 tons i timen! En godselevator fra vogndækket er i stand til at forsyne kabysserne flere dæk højere med alle varer.

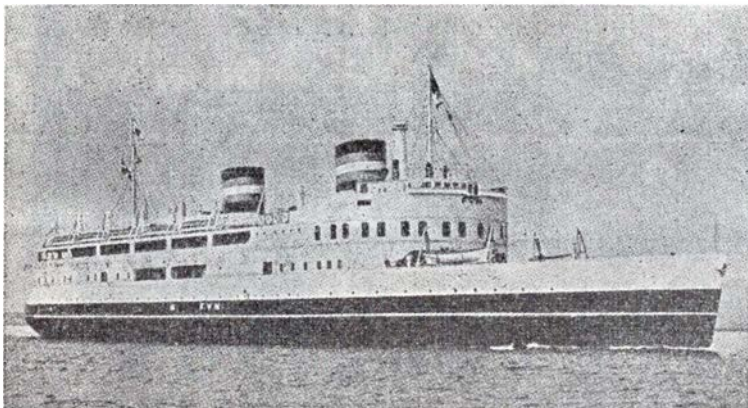
Apteringen er et kapitel for sig. Promenadedækket er helt anderledes end på alle andre færges. Alt er bygget ud til



## HI-PRESS systemet

til ventilation af skibsaftering anvendes i stigende omfang i Danmark og udlandet. Ventilationskanaler reduceres med indtil 90 %.

  
**NORDISK VENTILATOR CO**  
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK  
Næstved, Telefon 3000  
København, telefon Minerva 3003



## TH. POSS' EFTF.

KNIPPESBROGADE 8

CENTRAL 1618 . KØBENHAVN K.



Skibsmontering . Møbelværksted . Gardiner  
Gulvtæpper . Møbelstoffer . Linoleum  
Ruboleum og Gummibelægning

LEVERANDØR TIL: Aktieselskabet Børmeister & Wain

Danske Statsbaner

Aktieselskabet Nakskov Skibsværft

Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni

Rederierne A. P. Møller, Ove Skou,

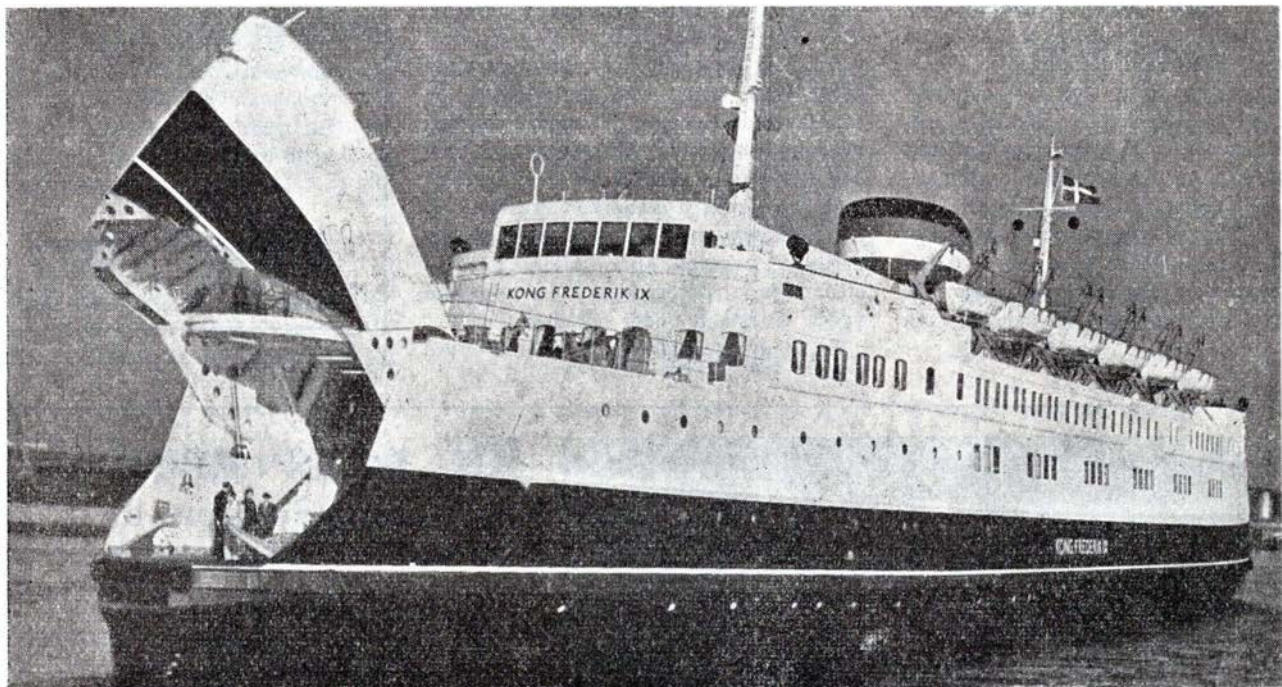
Dannebrog o. m. fl.



*Tjen et nyt skib*

**M/F KONG FREDERIK IX**

*bygget af dansk* **SIEMENS MARTIN** *stål*

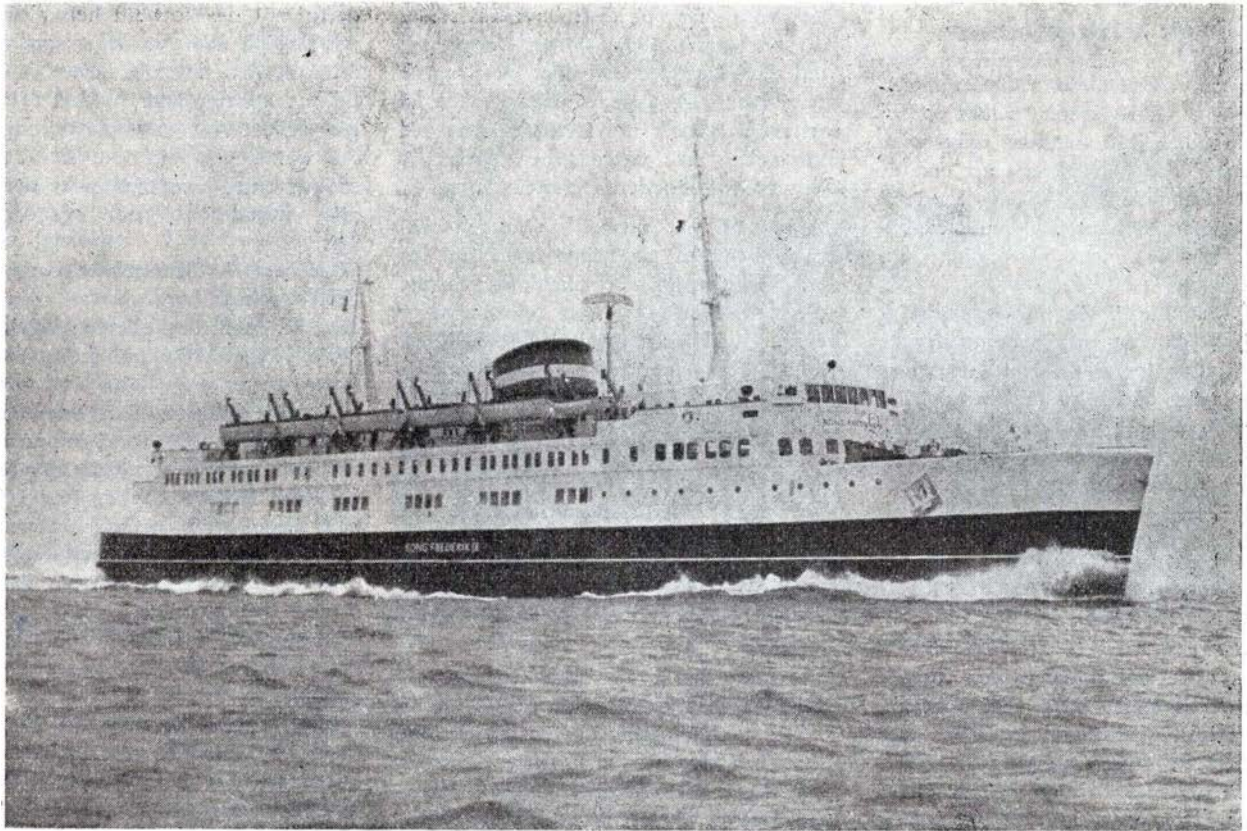


Hydraulisk udstyr til manøvrering af bov- og hækporte leveret af

**AKTS. NORDISK VENDITOR**

TORDENSKJOLDSGADE 14 . KØBENHAVN K. . TELF. BYEN 9825





Østersøfærge »Kong Frederik IX«

siden, så »svalegangen« stryges. Forrest ligger en fælles spisesalon helt ud på det areal, hvor man i de andre færger havde 1. klasses rygesalon. Denne er inddraget i den store fælles salon, hvor det store kolde bord dominerer i midten. Her er loftet hævet, og fortil i den store salon er der nogle meget store vinduer, så alle passagererne altid har udsigt til vandet.

Agter er der 1. og 3. klasses rygesaloner og en 1. klasses ikke-rygesalon samt en delvis overdækket veranda, hvorfra der er adgang til soldækket på næste dæk — badedækket.

Naturligvis har færgen også en konge-

kahyt. Den er placeret på badedækket og er udvidet med et ekstra hvilerum. Disse kamre ligger i tilslutning til officers-apte- ringen.

Mellemdækket rummer 2 mands kamre for 28 passagerer, toldekspeditionslokale og dame- og herresaloner med særligt henblik på bilister, der ønsker et hvil under overfarten. Fortil på dette dæk er der mandskabskamre og pladser til ekstra politi og toldvæsen m. m. End ikke en arrestant-celle mangler. Det er første gang man har et sådan separat-lokale i en dansk færge.

På badedækket findes foruden officers-

lukaferne og kongekahyten agter kabys, kølerum og besætningsmesser.

»Kong Frederik IX« er naturligvis udstyret med de mest moderne navigations- instrumenter. I den nederste del af ma- sterne er der et rum for radar-materiel, der er så stort, at en mand kan stå oprejst i det.

Emilius Møller har som til tidligere DSB-nybygninger leveret »National« kas- seapparater til færgen.

A/S Einer Weilbach & Co. har også til denne færge leveret de nautiske in- strumenter.

## PAPIRKURVE

af svær stålplade i galvaniseret eller lakeret udførelse.

*Forlang brochure.*

**RICH. MÜLLER**  
AKTIESELSKAB

METALVAREFABRIK  
RAADMANDSGADE 55 . KØBENHAVN N.





## Færgens dimensioner

er følgende: Længde o. a. 114,25 meter, bredde o. a. 17,70 meter, sidehøjde fra køl til vogndæk 7,10 meter og dybgangen 4,50 meter — en halv meter mere end de andre statsbanefærger. »Kong Frederik IX« kan løbe 18 knob i lighed med bilfærgen »Broen«, mens »Dronning Ingrid« kun ligger på 16½ knob.

Da teknikerne i sin tid begyndte at udarbejde tegningerne til færgen, blev det stillet overfor den opgave at konstruere færgen således, at den kunne bruges både på overfarten Gedser-Grossenbode og på Storebælts-overfarten. For udenforstående synes der måske ikke at være noget problem heri, men det er der nu alligevel.

## »Kong Frederik IX«s indvielse.

Selve indvielses-højtideligheden foregik på vejen tilbage til Gedser. Først rettede direktøren for Helsingør skibsværft, der har bygget den nye færgе, *H. P. Christensen*, en tak til alle sine medarbejdere, og derefter tog generaldirektør *Terkelsen* ordet. Han rettede en tak til DSB's søfartsledelse, og takkede værftet for den smukke færgе.

Der er nu gået 3½ år, siden den danske færgе »Danmark« første gang sejlede fra Gedser til Grossenbode, udtalte han. »Danmark« sejler stadig sin daglige dobbelttur, men har nu selskab af to nye, store motorfærger, hver med mulighed for tre dobbeltture. Havnene på begge sider har måttet udbygges, og tallene taler

idet færgeljerne på de to overfartssteder ikke har samme dimensioner. Teknikerne fandt dog hurtigt en løsning. De byggede simpelthen færgen på en sådan måde, at forstavnen passer ind i færgeljerne ved Storebælt, mens agterstavnen passer til Gedser-Grossenbode overfartens lejer.

Når man har ønsket, at færgen skal kunne benyttes på begge overfarter, er det af hensyn til, at et uheld kan ramme Storebælts-overfarten. Den nye færgе er bygget udelukkende med henblik på Gedser-Grossenbode-overfarten, men sker der i en af de travle perioder et uheld på Storebælt med en af statsbanefærgerne, så en eller flere af disse må tages ud af driften, vil »Kong Frederik IX« kunne træde til som »vikar«.

deres klare sprog om trafikens hurtige udvikling og meget stærke vækst.

Vi er uanset rutens uomtvistelige store succes helt klar over, at Gedser-Grossenbode ikke er den ideelle rute over Østersøen. Derfor arbejder vi da også fra begge sider med de problemer, der knytter sig til fugleflugtliniens virkeliggørelse. Men i mellemtiden har vi til nu ført over 900.000 rejsende og næsten 150.000 motorkøretøjer og jernbanevogne over ruten og dermed ført beviset for rigtigheden af rutens etablering.

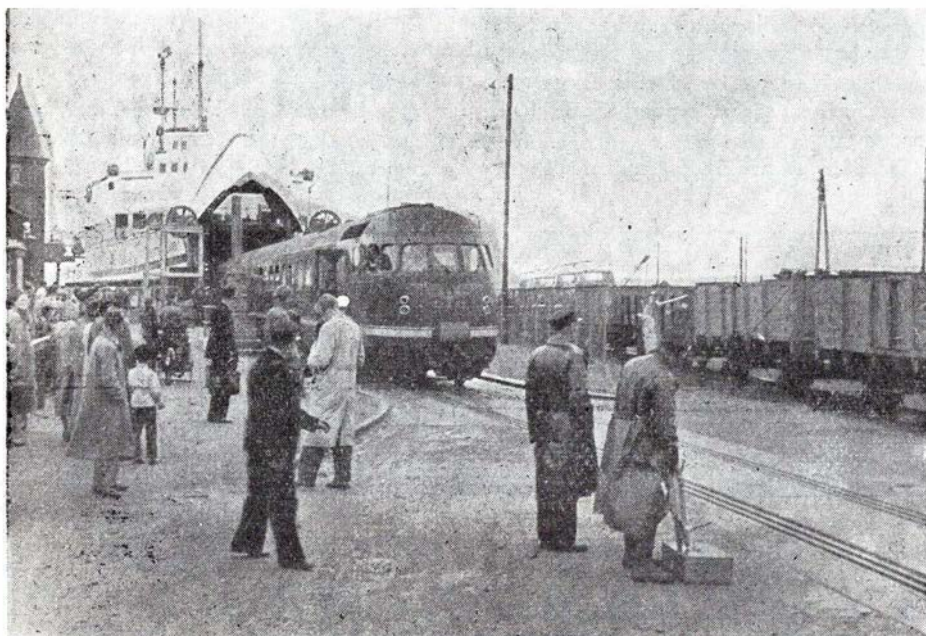
Man har nu og da beskyldt os for at være gået på akkord med den ideale fordring: fugleflugtlinien, vi mener imidlertid at have gjort det modsatte. Når vi

derfor nu om kort tid hejser statsbanernes flag på den nye færgе som vor ejendom og vort flagskib, hejser vi det samtidig i tankerne som hyldet for overfarten mellem vore to lande og med ønsket om, at det må vaje ikke alene over det skønne skib, men også over tusinder og atter tusinder af glade rejsende undervejs.

Gedser — Grossenbrodeoverfarten er DSB's nyeste færgеoverfart, men det er dette til trods dog allerede kendt og benyttet af et stort publikum, som i de sidste år er rejst mod syd via Tyskland. Så voldsom har udviklingen på denne rute været, og så imponerende er de hidtil opnåede resultater, at »Jernbane-Bladet«s medarbejder en dag i juli måned sidste år i den allerværste ferietid tog til Gedser for på nærmeste hold at følge trafikken på overfarten for at give bladets læsere et lille indblik i hvad der på daværende tidspunkt — kun få år efter rutens åbning er blevet præsteret omtrent dagligt.

Efter sommerkøreplanens ikrafttræden skete en væsentlig ændring i den rute, hovedparten af de internationale tog fulgte under passagen af Danmark, idet de alle med undtagelse af »Nordekspres« omlagdes til Gedser-Grossenbrodeoverfarten. Dette medførte naturligvis en betydelig forøgelse i antallet af tog på strækningen København-Gedser, de mest følelige virkninger af den forøgede toggang opstod dog kun for strækningen Vordingborg-Gedser, der som bekendt er enkeltsporet. Færgеantallet på overfarten forøgedes på grund af det større antal tog til tre, og overfarten har i den forløbne sommer været betjent af D/F »Danmark«, M/F »Dronning Ingrid« og M/F »Deutschland«.

Efter ovenstående vil det forstås, at problemet med at finde et tog til Gedser var meget let løst, idet der naturligvis foruden de internationale forbindelser også var de indenlandske, hvis antal har været uforandret. Rejsen ned gennem det skønne sydsjælland og over det flade Falster er med eksprestog ikke lang. Efter 2 a 3 timers kørsel er man i Gedser, hvor man modtages med følgende hilsen (indtalt på grammofonplade) »Gedser! Dansk grænsestation. Alle rejsende til udlandet o.s.v. o.s.v.« Dette gentages på hovedsprøgene, men i øvrigt er der ingen vanskeligheder for de rejsende med, hvorledes de skal forholde sig, da Gedser station ikke hører til landets største.



»København-Express« kører fra færgen i Gedser.

## Gedser station.

Den nuværende Gedser station er den anden, som er blevet opført i dette Dan-



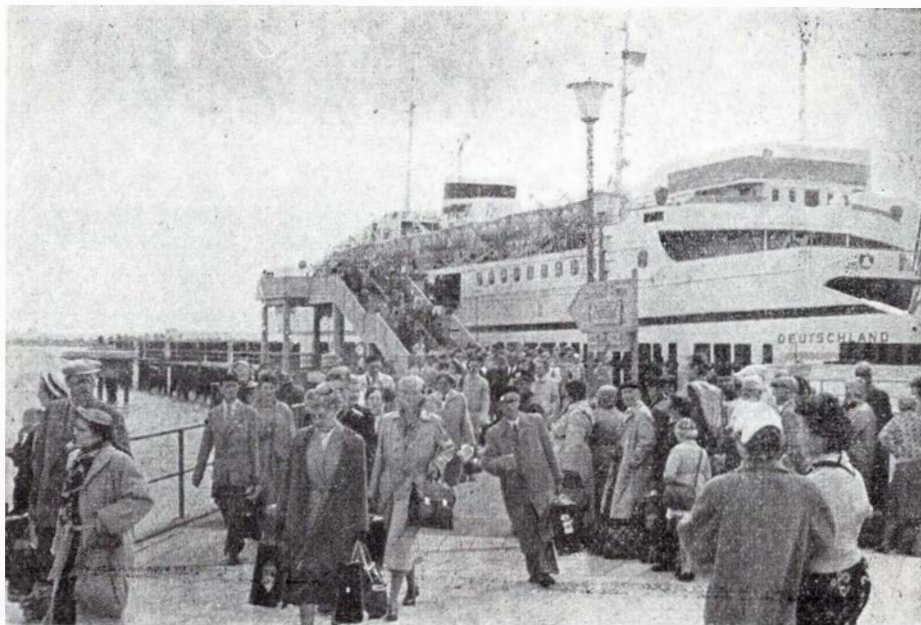
marks sydligste punkt. Den oprindelige Gedser station anlagdes som endestation for den private jernbane Nykøbing—Gedser, der åbnedes for drift den 1. juli 1886. Bygningen ligger der endnu umiddelbart ud til kajen, hvorfra dampskibene til Tyskland afsejlede. Den nuværende station er opført vest for den gamle, samtidig med bygningen af de to færgeløjer i anledning af dampfærgefartens etablering den 1. oktober 1903. Stationens hovedbygning består af en hvelvet perronhal, hvori også er de nødvendige lokaler for politi og toldvæsen, med to perroner og to perronspor. Stationens kontorer er beliggende i kompleksets østlige del. Foruden de nævnte to perronspor, har stationen endnu et hovedspor, som benyttes til de gennemgående udlandstog, der ikke udveksler rejsende i Gedser.

## Grossenbrode.

For at få et rigtig indtryk af overfarten, må man sejle med på turen til Grossenbrode, og da det ved velvilje fra føreren af den tyske færge »Deutschland« lykkedes at få tilladelse til at følge sejladsen fra kommandobroen, får man et udmærket indtryk af de vanskeligheder, der endnu er forbundet med denne overfart. Det skal dog siges med det samme, at de største vanskeligheder for sejladsens vedkommende ikke er at finde på dansk side, men derimod på tysk ved indsejlingen til færgeløjerne i Grossenbrode. Sejlløbet er her så smalt, at to færger ikke kan passere hinanden, og så vanskeligt at besejle, at der må manøvreres med den yderste forsigtighed. Færgehavnen og de øvrige installationer i Grossenbrode er af meget ny dato, hvilket også kan ses på dem, men i øvrigt er stedet ikke af de mest spændende, hvilket formentlig ikke undrer nogen. Før krigen, og især under denne, fandtes her en tysk militærflyveplads, som efter kapitulationen nedlagdes som sådan. De tidligere hangarer er nu ombygget til brug for såvel de tyske forbundsbaner, som for politi og toldvæsen. Selve stationsanlægget er i løbet af de få år, der er forløbet siden overfartens åbning, blevet meget udvidet, og der findes nu 2 perroner med 4 perronspor, foruden et meget betydeligt antal andre spor.

## M/F »Deutschland«.

Var der mange med færgen til Grossenbrode, da er der ikke færre med på rejsen tilbage til Gedser. Allerede kort tid efter, at adgangen til færgen blev åbnet for de mange, der venter på kajen

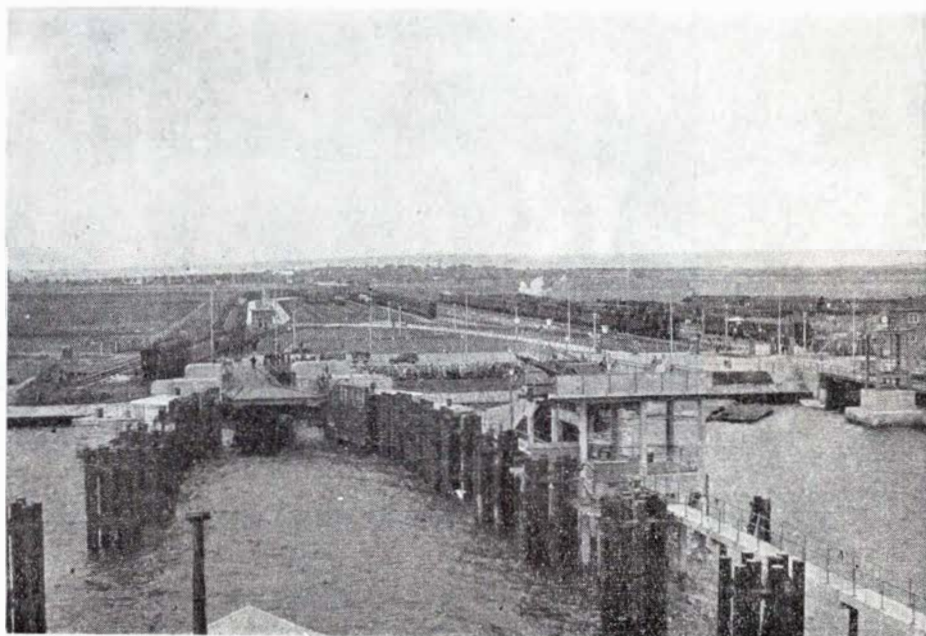


Landstigning i Grossenbrode havn.

foran færgeløjerne, er færgen godt fyldt, men alle kommer med, og efter et ophold, der kun har haft en varighed på ca. 3 kvarter, afsejler M/F »Deutschland« atter.

Forsåvidt er en rejse med Grossenbrodefærgerne ikke af større interesse end enhver anden sørejse. Men der er dog een ting der, rutens ungdom til trods, har gjort den populær og kendt over hele kontinentet. Denne ene ting er færgestaurationernes »kolde bord«. Denne specielle form for spising, tiltaler i den grad det rejsende publikum, at mindst 98 % af passagererne, benytter chancen her, til selv at udvælge de forskellige lækre retter og udsøge det mest opulente pålæg.

Da det er den tyske færge, der overfører hovedforbindelserne, havde den driftige restauratør inden færgen gik i drift, i forvejen sikret sig al tænkelig viden om »kolde borde« alle mulge afskygninger. At restauratør Fr. Stegmann har fundet en fortræffelig variation af »det store kolde« forstår man, når det oplyses, at adskillige store rejseselskabers rejseplaner bliver tilrettelagt, så det passer med overfarten på »Deutschland«. På de store rejsedage bliver der spist i flere hold, og ingen har indtil dato kunnet fortælle om nogen, der er gået sultne i land. Dette i forbindelse med den omstændighed, at man kan købe mange rare ting til bety-



Det nye færgeløje i Grossenbrode.

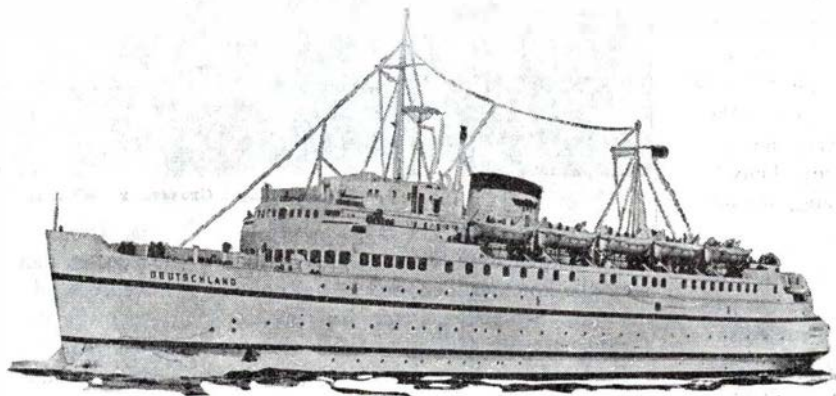


Kendt over hele Kontinentet—!

## »Det store kalde bord«

PAA ØSTERSØFÆRGEN

## „DEUTSCHLAND“



En oase i trafikken mellem Skandinavien og Sydeuropa . . .



Spisesalonen med det store kolde bord.

Direktion:

*Fr. Stegmann.*



deligt nedsatte priser, sammenlignet med dem, man ellers måtte betale i land, gør, at alle finder stort behag i sejladsen over Østersøen. For de fleste af passagererne finder overfarten sted, medens de sidder i spisesalonerne, som på M/F »Deutschland« er af betydeligt større omfang end på de danske færger, bortset fra den nye færge »Kong Frederik IX«, der i grundprincipperne er af samme konstruktion som den tyske færge. Men man kan naturligvis også nyde overfarten på almindelig måde, ved f. eks. at spadsere på promenadedækket ect.

Efter 2 timer og 3 kvarters sejlads ankommer færgen til Gedser, og de rejsende forlader færgen for efter at være gået igennem toldeftersynet, at begive sig til de ventende tog. Fra de rejsendes side ser alt såre let ud, det ventende tog ved perronen ved færgens ankomst, det køreklare lokomotiv, der bare venter på afgangssignalet for at føre den rejsende mod Danmarks hovedstad, alt synes så nemt, men det er det desværre ikke, i hvert fald ikke på de »store« dage. Sagen er jo den, at der gerne skulle være befordringsmulighed til alle de rejsende, der melder sig ved togenes afgang. Derfor er der indført en ordning, således at der fra Grossenbrode ved hver færges afgang opgives til Gedser station antallet af rejsende, hvorved der bedre kan disponeres over det til rådighed stående materiel, der således kan udnyttes bedst muligt.



En af rygesalonerne på »Deutschland«.

mange der i virkeligheden skulle videre med togene fra Gedser. Tog 148 (»Alpen-Ekspres«) blev forstærket så meget, som E-maskinen, der fremførte toget, kunne trække, hvorved de to lyntog var disponible ved de senere tog (»Basel-Ekspres« og »Skandinavien—Holland-Ekspres«). Her var imidlertid også både tid og sted for deres anvendelse, og de to lyntog kørte som første afdeling. Stationen måtte den dag arbejde under højtryk, men samtidig med en følelse af hele tiden at være i stand til at være herre over situationen, takket være den meget mobile reserve,

man disponerede over i de 2 lyntog.

Efter de indhøstede erfaringer er det uden for enhver tvivl, at tanken om Gedser—Grossenbroderutens oprettelse har været helt rigtig. Hvorvidt ruten så til sin tid skal afløses af den i de sidste hundrede år diskuterede »Fugleflugtslinie«, får stå hen — og meningene herom er naturligvis også delte. Givet er det imidlertid, at færgefarten til Grossenbrode har haft succes, og på meget kort tid har udviklet sig til en hovedforbindelseslinie der er så stort, at en mand kan stå viden — og det sydlige udland.

### ⌘ Sommertrafikken 1954.

Men et lille eksempel på den store trafik giver vist det bedste indtryk af, hvor vanskelige forholdene for Gedser station var i sommeren 1954. En stor rejsesøndag i juli måned blev der således fra Grossenbrode station opgivet et så stort antal rejsende, at man i Gedser blev nødsaget til bogstaveligt talt at skrabe bunden for alt, hvad der kunne skaffes af lokomotiver og vogne, hvis den forventede trafik skulle afvikles tilfredsstillende. Da det disponible materiel skønnedes utilstrækkeligt, rekvireredes den sidste disponible reserve — to 4-vogns lyntog, som ankom til Gedser tidligt på eftermiddagen, og derefter holdt i reserve, indtil man så hvor

*Ligeså uundværlig*

JERNBANEN er  
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN  
for LIVSFORSIKRING

**DSB Restaurant**

**ESBJERG**

Carl Christiansen

Telefon 681

Vi åbner gerne en konto  
for DSB personalet

**LUI-P Konfektion**

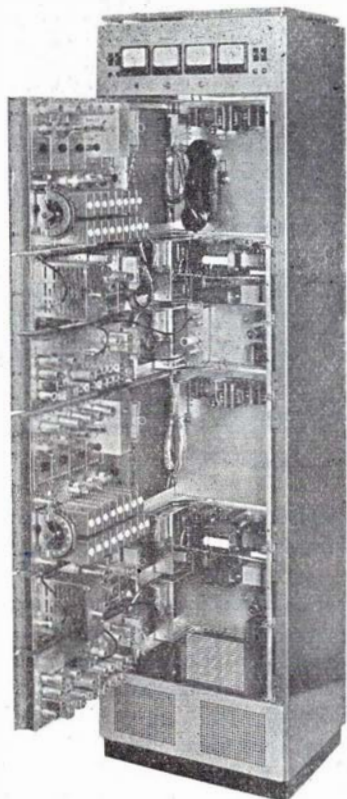
v/ Schaarup-Jensen

Viborg - Vestergade 10  
Tlf. 351

*Banegårdens restaurant*

**Fredericia**

er et besøg værd —



## Helautomatiske anlæg for telefoni på VHF..

er et af vore specialer –  
således leverer vi bl. a. for  
øjeblikket anlæg til DSB til  
etablering af forbindelser  
mellem færgerne og stats-  
banernes interne telefonnet.

Af vort øvrige fabriktions-  
program kan vi nævne:  
Faste stationer med indtil  
250 watts effekt. - Mobile  
stationer. - Bærbare anlæg. -  
Multikanals anlæg m. v.

# Storno

AFD. AF DET STORE NORDISKE TELEGRAF-SELSKAB A/S  
VED AMAGERBANEN 21 ✕ KØBENHAVN S ✕ SU 6800

Holmbladsgade 47  
København S.  
Telefon SU 3001

## Brønnums Maskinfabrik A/S



Komfurer  
Kogegryder  
Bageovne  
Varmeskabe  
Opvaskemaskiner



KASSE APPARATER  
BOGHOLDERIMASKINER  
REGNEMASKINER

Enetorhandling  
for Danmark

**EMILIUS MØLLER**  
C. 1555-RIGS. 492

VIMMELSKAFTET 38  
KØBENHAVN K.



# Afværget katastrofe på Grenå-banen.

Den 31. jan. skulle togene 633 og 634, der begge normalt er gennemkørende i Løgten og normalt krydser i Hornslet, på grund af 633's forsinkelse krydse i Løgten. 633 var ikke underrettet om forlægningen, og da toget kom til Løgten viste signalet kor (enkeltvinget signal). Da stationsbestyreren på Løgten st. hørte toget komme, greb han en håndlygte, som han formentede viste rødt lys, og viste denne mod toget. Lokofyrbøderen hævder, at den viste grønt lys, og meldte ret til lokoføreren, og toget passerede Løgten station (der skulle have været vist to grønne lygter, for at toget måtte passere). Stationsbestyreren løber ind og beder Hornslet om at tilbageholde 634, men toget var afgået. Begge stationer alarmerede de nærmeste ledvogterposter. Ledvogterske Mary Hånsen fik beskeden fra Hornslet st., og det lykkedes hende at få standset motortoget fra Grenå, der straks efter gav sig til at bakke mod Hornslet. Ledvogterske Carla Jørgensen, hvis ledbevogtning ligger 1 km fra Løgten, reagerede selv. Af linieringsningen ventede hun tog fra Hornslet, men i det stille tågede vejr hørte hun toget fra Aarhus larme gennem sporskifterne på Løgten st. Hun fik stillet sin lygte på rødt lys, og løb mod toget. Kun ti skridt, så lyste togets frontlygte frem af tågen, men det røde lys blev set af maskinens personale, der standsede toget.

Fru Jørgensen udtaler til Aarhus Stiftstidende:

— Det er det værste, jeg har oplevet i de næsten 18 år, jeg har passet tog. Jeg har 26 tog om dagen, fri en gang om ugen og hver anden søndag — og vi har oplevet uhyggelige ting ved leddet her, hvor hovedvej 15 skærer banen — men aldrig har jeg været så chokeret. Først nu i formiddag er det begyndt at gå lidt over. Jeg var så bange, og jeg er da ellers opvokset ved banen — min mor var ledvogterske i Thorsager i mange år.

Men forøvrigt er det slet ikke noget at snakke om. Jeg har kun gjort min pligt. Jeg er her for at skabe sikkerhed.

Kun kan jeg godt tænke mig at tilføje: *Dette her kunne et automatisk blinklys ikke have klaret!* — og så kun dette: man kritiserer så ofte ledvogterne og siger, *at vi sover vor tid væk!* — Vi kan altså også somme tider være vågne!

## Ingen vand i ledvogterhuset

Fru Jørgensen venter ikke nogen belønning, fordi hun var med til at afværge en katastrofe. Men hvis DSB vil indlægge vand i ledvogterhuset, vil jeg være glad. Det har vi ventet på i tre år, og indtil nu har vi måttet hente vand i mælkejuger.

## Det er ikke alle, der ved...

- at Danmark nu har en bil for hver 18. indbygger mod en for hver 35. før krigen.
- at der rejser 198.000 rejsende med S-togene hver dag. Det er 2000 flere end for et år siden.
- at DSB har bestilt 20 nye personvogne og 100 godsvogne hos Scandia i Randers.
- at »traktionsudvalget«, der under professor Manza's formandsskab for tre år siden påbegyndte en kommissionsbehandling af spørgsmålet om DSB's fremtidige anvendelse af trækraft venter at kunne afgive betænkning om et par måneder.
- at 13. banesektion i Skjern flyttes til Esbjerg, når ombygningen på Esbjerg st. er færdig.
- at Bringstrup trinbræt på Vestbanen og Tornved og Uhberup på Kalundborg-banen samt Christiansminde på Nyborg—Svendborgbanen nedlægges fra sommerkøreplanens ikrafttræden.
- at Mommarkbanens dage må anses for talte, og at DSB til gengæld er positivt indstillet for en forbedring af færgefarten Fåborg—Mommark.



## Dræbte

HØJSLEV, den 7. januar. En 6-årig dreng, søn af jernbanearbejder P. Poulsen, Højslev, blev i eftermiddag påkørt og dræbt af lyntoget »Limfjorden«, da han gik over banen et stykke fra stationen.

ODENSE, den 24. januar. Ved 21-tiden blev banenæstformand T. E. Petersen, Marslev, påkørt af lyntoget »Vesterhavet«, da han på skinnecykel kørte fra Marslev mod Odense. Han var dræbt på stedet.

HORSENS, den 30. januar. En 65-årig mand blev ved 19,30-tiden påkørt og dræbt af lyntoget »Vendsyssel«, da han gik over sporene på Horsens station.

## Biler mod tog og bomme

OUTRUP, den 5. januar. Ved 13-tiden blev en lastbil med påhængsvogn påkørt af Nr. Nebelbanens skinnibus på overskæringen i Allerslev. Føreren af bilen opdagede toget for sent, men forsøgte at dreje bilen til siden. Den blev ramt af toget og skubbet i grøften. Toget kunne straks efter fortsætte.

FREDERIKS, den 8. januar. En motorcykel med sidevogn kørte ved midnatstid gennem den ene bom ved hovedgaden. Bommen knækkede og motorcyklen havnede på sporet. Det lykkedes at standse toget, der lige var afgået fra stationen, så ingen kom noget til.

HURUP, THY, den 11. januar. Ved 20-tiden blev den østre bom på Bredgade-overskæringen påkørt af en bil, og aftenen efter påkørte en anden bil den vestre bom. Begge påkørsler skete i tæt snefog. Kun materiel skade.

OPPESUNDBY, den 12. januar. En personbil kørte i eftermiddag mod bommen ved Oppesundby. Bilen blev slemt medtaget.



**HOS UBBE NIELSEN**  
får De altid det sidste, nye inden for modens hårpleje  
Ny elegant SKØNHEDSSALON  
Herning . Skolegade 49  
Fru EVA NIELSEN  
Læg \*examineret skønhedsexpert  
Ring og bestil tid! - Tlf. 1843



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

## 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 - Tandhjulsfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 68655

### Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori  
Leverandør til DSB Personale

Aarhus . Chr. Købesgade 25  
Tlf. 22053

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere  
Signalføjter - 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. OSV LD RASMUSSEN

AARHUS

Kontor: Fiskergade 28 (Kl. 9-5) - Telefon 3 03 63  
Privat: Jordbrovej 15 - Telefon 6 71 63

### Marius Hansen & Søn

Smedie- og Maskinværksted  
Jernkonstruktioner - Gelændere  
Autogen- og Elektrosvejsning  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Aarhus . Jægergaardsgade 29  
Telefon 2 2288

## Vejle

# Elektro-Isola

VEJLE

**DANSK-HOLLANDSK**  
ELEKTROFABRIK  
VEJLE

Vestergade 33 . Tlf. 3161  
Ophugning af File.  
Slibning af alt Skæreværktøj  
Udfører Arbejder for D.S.B.

### Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører  
Nybygning - Ombygning - Reparation

Udfører Arbejder for D.S.B.

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

### C. V. Christensen

v/ P. R. Christensen  
Blikkenslageri

Sanitære Installationer . Centralvarme  
Udfører Arbejder for D.S.B.

Vejle . Ørstedsgade 4 . Tlf. 301

### Th. Weissenborn

Smede- & Maskinværksted

Gas . Vand . Sanitet . Varme

Vejle . Volmersgade 5 . Tlf. 2075

### Poulsen & Hansen

v/ Chr. Hansen & Søn

Murermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.

Vejle . Ørstedsgade 44 . Tlf. 269

Akkumulatordepotet

**WOTAN**

Udfører Arbejder for D.S.B.

Vejle . Skovgade 14 . Tlf. 1468

## Silkeborg

### Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager  
Silkeborg . Søndergade 36  
Tlf. 521

Kemisk Tøjrensning  
Presning og Farvning

### Trikohl Renseriet

Silkeborg . Søndergade 19  
Tlf. 1262

Fabrik for Maaleinstrumenter

**TERMA** %

Aarhus - Danmark

**EL** Otto Knudsens Eftf.  
v/ Gunnar Ejstrup



Aut. Elektroinstallatør  
Udfører Arbejder f. DSB  
- Hovedgaden 60 -  
Brabrand . Tlf. 6 0234

**SV. KJELDEN**  
Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB  
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

### O. HANSEN

Malermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Jelling - Tlf. 109

### Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for  
Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44



### P. Hansen & Søn

v/ Kaj Hansen

Blikkenslagermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.

Fredericia . Galvinsvej 4 . Telefon 97

Grøntforretningen

i »Vesterled«

Randers . Tlf. 3378

### L. N. Rasmussen

Malermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Jerslev Jyll. . Tlf. Jerslev 88



FREDERIKSVÆRK, den 15. januar. En af stålvalseværkets arbejdere blev ved middagstid påkørt af toget, da han i sin lille Morrisvogn passerede overskæringen ved Stålvalseværket. Bilen gik i stå midt på sporet, og lod sig ikke starte gen. Den blev slæbt 64 m med hen ad banen, men føreren af bilen kom ikke noget til.

KERTEMINDE d. 17. jan. En personbil kørte i aftes mod bommen på Klintevej overskæringen og svingede ind på sporet. Det lykkedes ledvogtersken fru Lyskjær at få standset toget. Føreren af bilen var ramt af bommen og havde fået underansigtet læderet.

FJERRITSLEV d. 20. jan. En lastbil blev ved middagstid påkørt af skinnebussen ved Dromshave mellem Klim og Fjerritslev. Der måtte udveksles rejsende på uheldsstedet, indtil man fik fjernet lastbilen.

KERTEMINDE d. 20. jan. Ved midnattid kørte en motorcyklist unden den første bom på Klintevejoverskæringen og stødte mod den anden bom. Kun materiel skade.

MIDDELFART d. 24. jan. En personbil, hvis fører for sent så blinklyset ved Odensevej-overskæringen i Middelfart, blev i dag påkørt af toget. I stedet for at sætte fart på for at nå over, forsøgte bilisten at bremse. Derved skred bilen ud og gik istå på sporet. Passagererne i bilen slap ud af denne før toget, hvor motorføreren havde set den farlige situation, kom og puffede bilen til siden.

### Andre uheld

SLAGELSE d. 1. jan. Da sidste nattoget fra Næstved befandt sig mellem viadukterne ved Skelskørvej og Korsørvej stødte maskinen mod noget hårdt, og ved eftersyn viste det sig at være en motorcykel. Det var ikke muligt at finde spor af mennesker. Ejeren af motorcyklen, en 32-årig maskinsnedker, påstod, at cyklen var stjålet fra ham. Senere har han tilstået, at han havde anbragt den på sporet for at få forsikringssummen udbetalt. Han erklærede i retten, at han ikke havde tænkt på, at toget kunne være afsporet. Han er nu idømt 15 måneders fængsel.

HELSINGØR d. 2. jan. Et rangertræk kørte ved 16-tiden ind i siden på en holdende togstamme, hvorved en rangermaskine og en tankvogn afsporede. I seks timer måtte stationens toggang klares på et spor.

ESBJERG d. 4. jan. En 79-årig mand blev ved 22.30-tiden fundet liggende ved siden af et spor på Esbjerg st. Han var påkørt af et tog, men ingen har bemærket ulykken. Han havde mistet 3 fingre på den ene hånd, 2 tæer, brækket højre arm og fået en del læsioner i hovedet.

ODENSE d. 5. jan. Jernbanearb. L. Fonager Hansen, Odense, blev ved 14-tiden revet ned fra trinbrættet på en godsvogn, da denne passerede en affaldsbunke. Godsvognen var gået over begge hans ben. På hospitalet anså man det ikke for nødvendigt at amputere benene, men han havde lidt et stort blodtab.

KØGE LANDEVEJ d. 7. jan. Ved 17-tiden ville en DSB-todækkerbus på vej mod Jersie overhale en lastbil. Da rutebilen kom på siden af lastbilen, begyndte denne at vige til venstre, hvorfor rutebilen kørte ind i jordbunke og væltede ned i en gravet rende til kabelnedlægning. Ingen af bussens 35 passagerer kom noget alvorligt til, men slap med nogle knubs og stød.

HORSENS d. 11. jan. Som følge af, at to godsvogne i en stamme på 12 vogne afsporede på havnen i Horsens, formentlig som følge af brud i en akselkasse, måtte al toggang mellem Horsens og Odder indstilles. Dagen efter kunne kørslen genoptages over et sidespor.

HADERSLEV H d. 17. jan. To afsporede godsvogne blokerede hele aftenen sporene, således at de rejsende til og fra Vojens måtte befordres i rutebiler.

TØLLØSE d. 18. jan. Da Odsherredsbanens gennemgående tog Slagelse—Holbæk ved 14.30-tiden skulle rangeres over i sporet til Holbæk, kørte toget ud i et afløbsspor, hvor diesellokoet afsporede med alle ti hjul, og personvognen fik en hældning på 30 grader. Ved 22-tiden fik DSB-hjælpevognsmandskab toget på sporet igen.

KØBENHAVN H d. 19. jan. Da lyn-toget Vesterhavet og Vendsyssel ved 1-tiden var under indkørsel på København H afsporede Vesterhavets fire vogne, da toget passerede en skinnekrydsning, form, som følge af is og sne.

RINGE d. 21. jan. Under rangering på Ringe station mistede rangerformand H. M. Ahrendsen, Ringe, sin højre fod og brækkede venstre ben. To godsvogne var rangeret med stød, og da Ahrendsen så, at den mand, der skulle bremse vognene, snublede, da han skulle entre disse, løb A. til for at bremse vognene, men forfejlede springet og fik foden under vognhjulene.

VESTERLUND d. 25. jan. En lastbil, der var forspændt en sneplov, var kort fast på en overskæring og blev fuldstændig knust, da Horsens Privatbaners dieseltog skulle passere. Ingen af personalet på sneploven havde tænkt på at advare toget, og da banen er stærkt kurvet det pågældende sted, var det ikke lokoføreren muligt at standse toget.

ØSTBIRK d. 25. jan. Da skinnebussen fra Horsens i aften skulle køre på vige-spør for krydsning med tog fra Silkeborg, afsporede skinnebussen og spærrede sporene ca. en time, indtil Falck fik trukket den på sporet igen.

LANGAA d. 30. jan. En rejsende, der skulle med lyn-toget til Viborg, løb pludselig ud på perronen, hvorfra han faldt ned i sporet, hvor et eksprestog var under indkørsel. Han var ude af stand til at rejse sig, men to af stationens personale havde set den farlige situation og fik manden bragt i sikkerhed. Han havde fået nogle skrammer i ansigtet, men kunne dog fortsætte rejsen.

## NYBYG

Civilingeniør- og Entreprenørfirma

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

København S.  
Islands Brygge 41  
Telf. Agda 3242

### Heinrich Dohrmann

Murermester - Entreprenør

*Udfører Arbejder for D.S.B.*

Grundtvigsalle 122 Tlf. 1407

Sønderborg



### 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**

## Herning

**Lund & Erichsen**  
Elektro-Installation

Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Bredgade 49 . Tlf. 70

### 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. Engelbrecht & Søn

Blikkenslager og Skiferdækker  
Vand-, Gas- og Centralvarme  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning Bredgade 14 Tlf. 47

### A. & W. Christensen

Specialværksted for polstr. Møbler  
Udfører Arbejder for DSB  
Herning . Østergade 35 . Tlf. 1744

### MØBELGAARDEN

v/ S. G. Bendtsen  
Herning . Sønderg. 9 . Telf. 891

### Vagn Pedersen

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Herning . Gl. Kirkevej 6-8  
Telf. 291 og 2091



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

Ger Deres indkøb hos vore annoncører

## Viborg

### Aut. N D Forhandler

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

### Phillipsen & Hall %

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

### Niels Kalhave %

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

## Vestjylland

### J. Hebsgaard . Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.  
Thisted, Skraaning 2 . Tlf. 575

### De Styrkes Bedst

med ægte **Struer Grovbrød**  
Undvær det ikke. Faas overalt  
Struer Brødfabrik . Telf. 309

### J. P. Bisgaard

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

### Hans H. Graakjær

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Skjern . Tværgade 4 . Telf. 552

### Tarm Installationsforretning

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

### H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik  
Tarm, Tlf. 16-34

E L



### P. Viltrup Jespersen

statsaut. Installatør  
Elektriske Artikler - Radio  
Videbæk . Telf. 64

## Nordjylland

### Brønderslev Mineralvandsfabrik

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

### Frits Halvorsen

Entreprenør  
Betonvarefabrik  
Brønderslev . Bredgade 109 . Tlf. 425

### Th. Strandkov

Entreprenør & Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vestergaardsgade 33  
Brønderslev . Tlf. 226

### Viggo Sørensen

Murermester  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Vraa - Grønnegade 1 - Telf. 90

### Axel Lund's Enke

Vognmand  
Nørresundby Telf. 5564

### CHR. MANSTRUP

Kolonial . Vin . Delikatesser  
AALBORG  
Fyensgade 8 . Tlf. 8417

### Ismejeriet Hølund

Vagn Møller Nielsen  
... anbefaler  
Aalborg sine 1. kl.s  
Christiansgade 1 A M' JERI-  
Tlf. 5775 PRODUKTER

### Pølsefabriken »GØL«

Jørgen B. Jensen  
Skalberg Telf. 162

### M. Grummesgaard

Blikkenslager  
Vand . Sanitet . Centralvarme  
Flaskegasanlæg.  
Hammerum . Frølundvej 16, Tlf. 169

### Gunnar Hansen &

### R. Petersen

Blikkenslagermestre  
Aut. Gas- og Vandmester  
Sanitet - Centralvarme  
Udfører Arbejder for Banerne  
Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108



# PRIVATBANE-NYT

## Gribskovbanen 75 år

Den 20. januar markerede Gribskovbanen 75-årsdagen for åbningen af strækningen Hillerød—Græsted. Det var den femte danske privatbane, der dermed blev sat i drift.

Ved receptionen på banens hovedkontor mødte talrige gratulanter i dagens løb. Om aftenen samledes banens personale til en fest på hotel Kronprinsen.

Mange jernbanemænd landet over har gennem årene spekuleret på, hvoraf banens ejendomsmærke GDS er udledt. Baneselskabet, der overtog koncessionen, hed *Gribskovbanens Drifts-Selskab*, og heraf har vi så ejendomsmærket GDS.

## Privatbanernes jernbaneskole

er som omtalt nu etableret i Horsens Handelskoles lokaler, har bestået i 45 år. I sine første år blev denne kursusvirksomhed tilrettelagt og opretholdt af to af personalets foreninger (Danske Privatbaners Kontorforening og Privatbanefunktionærernes Forbund). De to kurser afholdtes uafhængige af hinanden, det ene for kontorpersonalet, det andet for de øvrige kategorier, men der var kontorpersonale inddragende ved dem begge.

Efterhånden interesserede banernes fællesrepræsentation sig for personalets uddannelse på en sådan måde, at den efter forhandlinger mellem den og organisationerne overtog ledelse af arrangementet. Dette skete kort efter første verdenskrig.

Skolen arbejdede derefter kontinuerligt til 1929. Men fra dette år og til 1940 lå den stille. Efter 1940 er der hvert år afholdt kursus, undtagen i årene 1942 og 1950.

I vinter arbejdes der med 23. hold til uddannelse til medhjælper, assistent osv. med 14. hold til stationsmesterstillinger og med 4. hold til togtjenesten.

Det er ikke for meget sagt, at Danske Privatbaners Fællesrepræsentation, der ud-

peger skolens ledelse, som i øjeblikket består af direktør Kuhlman, Hillerød, driftsbestyrer P. Hansen, Odense, og direktør Poul Hjortkjær, banernes fælleskontor, København, siden 1940 har øget skolens værdi og betydning for banerne og deres personale ved stadig at bygge på den med forlængelse af skoletid og udvidelse af pensum. Den mest værdifulde forøgelse skete sikkert, da man drog det kørende personale ind i en teoretisk uddannelse, der er meget værdsat i privatbanekredse.

Siden skolen gik ind under fællesrepræsentationens ledelse, har den holdt til i Fåborg, som kun modvilligt gav afkald på den i fjor. Men da Fåborg ikke mere er en by med privatbaner, måtte man anerkende fornuften i at flytte den til en by med privatbaneinteresser. Det blev så Horsens.

Indtil 1929 ledede stationsforstander Rasmussen, Fåborg, skolen under kursusudvalget. Fra 1940 til 1952 var stationsforstander F. Lage, Kværndrup, skoleforstander. I 1952 overtog stationsforstander H. J. Bornæs, Farsø, ledelsen. Han har virket som lærer ved skolen siden 1940. Stationsforstander J. Jacobsgaard, Søllested, trådte til som lærer et par år senere. Stationsforstander Grabow-Olesen, Rask mølle, har med en afbrydelse på nogle år virket fra samme tidspunkt, medens overtrafikassistent H. Justesen, Randers, begyndte i 1953. Udover de her nævnte er postkontrolør A. Kilian Christensen, Horsens nu knyttet til skolen, således at lærerstaben dækker behovet for sagskundskab indenfor jernbane- og postvæsen.

I medhjælper- og stationsmesterklasserne undervises der i 10 fag, i togtjenesteklassen i 7. Medhjælperklassen har en uges længere undervisning end de øvrige. Den begyndte 27. januar. De øvrige begyndte den 3. februar. Undervisningen slutter 12. marts med eksamen de følgende dage til og med den 18. marts.

I år er der ialt 32 kursister på skolen.

## Midlertidige driftslån

Trafikministeren har nu fremsat lovforslag i Folketinget om midlertidig driftslån til vanskelig stillede privatbaner. Det hedder i bemærkningerne til lovforslaget, at selv om der fra alle sider gøres, hvad der er muligt for at fremme behandlingen af privatbanernes regnskabsager, går der alligevel trekvart år eller mere efter regnskabsårets slutning, før banerne modtager statsbidraget til underskudsdekningen.

Adskillige baner har for at hjælpe på likviditeten formået deres kommuner til forskudsvis at indbetale hele det budgetterede underskud, således at der, når statens bidrag til sin tid kommer til udbetaling, sker en forholdsmæssig tilbagebetaling til kommunerne. Denne ordning har kommunerne imidlertid anset for meget utilfredsstillende.

Da staten i forvejen ved lov har erkendt, at den på lige fod med kommunerne vil bidrage til at løse vanskeligt stillede privatbaners økonomiske problemer, vil, siger ministeren i bemærkningerne, det foreliggende forslag om midlertidige driftslån være et naturligt supplement til den støtte, staten yder disse baner.

## BELLGRAPHIC SYSTEM



Aktieselskabet

## SYSTEMEX

ST. KONGENSGADE 47 KØBENHAVN K

TELF. PAL. 2890\*

## K. SKJÆRBÆK

Ingeniør

TØMRER OG BYGNINGSSNEDKER

Udfører Arbejder for DSB

Esbjerg

Storegade 26

Telefon 3166



## Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10

Esbjerg

## Odense

### 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

Malerfirmaet

### Andersen & Holst

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

### Den cooperative Malerforretning

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

## 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

**BANEGAARDKIOSKEN  
SVENDBORG**

Aaben kl. 5,30—23

### Harry Petersen

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

## Kolding

### H. og F. SLOTH

DSB Vognmænd  
Kolding . Tlf. 51

### Sydjysk Trælasthandel, C. F. Müllers Eftf. A/S

Kolding . Bredgade 16 . Tlf. 47 - 2802

### Fr. Andersen & Sønner

Malermest: e  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Kolding . Haderslevvej 22  
Tlf. 571 og 2647

## Esbjerg

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

### I. C. NIELSEN

SMEDEMESTER  
Alt Bygningsbeslag - Kleinsmedearb.  
Varmeanlæg  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Esbjerg . Skjoldsgade 18 . Tlf. \*2234

### H. Andersen

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

### Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

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

## Sønderjylland

### POUL'S MØBLER

v/ P. Madsen, Snedkermester  
Padborg - Tlf. 9384  
*Se altid vore Vinduer,  
før De bestemmer Dem*

### Adolf J. Wolf

Grundlagt 1887  
Bygnings- og Inventarsnedkøri  
Møbelsnedkeri - Boligmontering  
Udfører Arb. for DSB  
Sønderborg, St. Raadhusgade 15  
Tlf. 2237

### Karl Fr. Schmidt

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

### Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilsvæk pr. Klipleve  
Tlf. Klipleve 8716

## Djursland

### Pindstrup Mosebrug Savværk og Emballagefabrik

Briketter,  
ovntørret formbrændsel samt  
tørvemuld og tørvestrøelse  
(sphagnum) til havebrug

Forlang brochure hos vore  
forhandlere over hele landet



### Niels P. Fynbo

Aut. Gas- og Vandmester-Blikkenslager  
Centralvarme - Sanitet  
Udfører Arbejde for DSB  
Allingaabro, Jernbanegade 28 . Tlf. 42

### Chr. Jensen

Tømremester  
Tømrer- og Bygningsarbejde  
Udfører Arbejder for D.S.B.  
Allingaabro . Storegade 26 . Telf. 71



# MODEL JERNBANE

ved Villy Januvald

Selv om der findes et stort udvalg af forskellige godsvogne at vælge imellem, fra en række inden- og udenlandske fabriker, så gribes man alligevel af nysgerrighed, når noget nyt kommer på markedet. Vi har for nylig haft lejlighed til at se »Fleischmanns« nye serie af godsvogne af amerikansk model, og selvom de ikke byder på noget epokegørende nyt, så er de dog en omtale værd, da det er første gang en europæisk fabrik sender amerikanske typer på markedet herhjemme.

De to lukkede typer er af konstruktion lig de godsvogne, der også her i landet er kendt fra tiden umiddelbart efter krigens afslutning. På det tidspunkt kom der jo ret ofte vogne fra det sydlige udland, som amerikanerne havde indsat i driften under og efter krigen til afhjælpning af det øjeblikkelige vognbehov. Modellerne er 15,5 cm lange og udført i plastic. De kører let, idet akslerne kører i pinollejer, og sammen med den ringevægt betyder det, at man af dette mate-

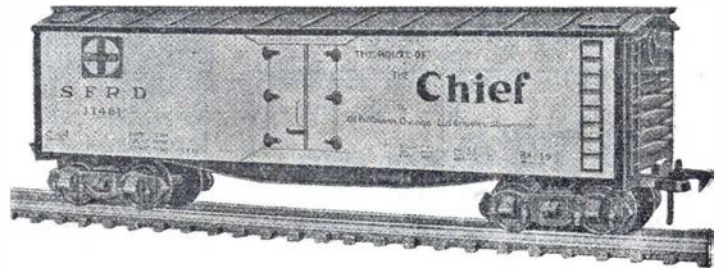
riale kan køre med særdeles lange vogntræk. De er udført i originalfarver efter amerikansk mønster, og påskriften på vognsiderne er også i overensstemmelse med det originale. Foruden de to lukkede godsvogne er der to åbne modeller, en hel flad uden side- og endefjæle, og en med meget høje sider, der benyttes til kul og ertstransporter. Som den sidste type i denne serie kommer den pudsige godstogspakvogn, der fås enten trefarvet med påskrift, eller postkasserød uden skrift. Den er ikke særlig køn, men den benyttes til togførervogn og er derfor medtaget i »Fleischmanns« byggeprogram. Priserne er ca. 18 kroner for denne model samt de to lukkede typer, og omkring 11—12 kroner for de to andre.

## Stationære anlæg

Til at pynte på et anlæg og gøre det naturtro hører en del af de faste anlæg, en virkelig station er udstyret med. Stationsbygning — pakhuse remise — vand-

tårn o.s.v. Det er en bekostelig historie at købe disse ting færdig, og langt de fleste modelbanefolk foretrækker da også selv at fremstille dem, ikke alene af økonomiske grunde, men også fordi det er morsommere at bygge mest muligt selv, og her har vi en virkelig værdifuld hjælp i de elskværdige folk på banetjenestens kontorer i generaldirektoratet. Skriver man og spørger efter en tegning af et eller andet, kan man altid være sikker på et positivt svar. Eksempelvis kan det nævnes, at selv en tegning af post 2 på København H, der blev bygget i 1911, blev fundet frem, og et lustrykkopi afsendt omgående. Alt hvad der findes af bygninger og andre stationære anlæg landet over på vore stationer findes i generaldirektoratets arkiver, og bedre arbejdstegninger kan man ikke ønske sig.

For ganske nylig så jeg på en modelbane to lystårne på et fast anlæg. De to høje master livede gevaldigt op i landskabet, og de byggedes på følgende måde. Ganske tynde 2-mm finerlister saves til således, at man først får de fire hjørnepiller i tårnets fulde længde, og derefter skal de forskellige skrå- og tværdragere tilpasses. Her skal man være opmærksom på, at tårnet for at få det slanke udseende skal indsnævres betydeligt mod toppen. Dragerne limes på og sættes i



2 af »Fleischmanns« amerikanske H O-modeller.

## »HOBBY SHOP« præsenterer:

Mo motorvogn (½ års garanti)	115.00
Personvogn til Mo	18.00
Es maskine	120.00
Es maskine samlesæt	75.00
Skinner pr. meter messing	1.20
jern	0.75
Ballast	0.75
H. S. V. transformator	65.00
2×40 V	125.00
til lys..	18.00
Blinkrelais til indbygning	2.00
Bygninger i fineste udførelse	5.00
Græsrabatter	0.75 og 0.45
Træer	0.45

Små mænd	1.00
Banastik	0.30
Små pærer	1.45
kulørte	1.70
Mastiks til bjerg	3.00
Signaler i fineste udførelse	8.45
Perronlamper	3.85
Bordtennis sæt	25.00
Rulleskøjter	37.00
Isskøjter	18.25
Badminton ketcher	fra 10.85
Tennis ketcher	55.00
Fiskestænger	21.00

Hobby

**Avisen**

er udkommet

\*

Skriv eller  
ring

Pris 0,35

Samlesæt til: Flyvemaskiner - motorbåde - sejlskibe.

T. F. A. - det danske Hobby blad - en fin julegave (indbundet) 30 kr.

**Køb i »HOBBY SHOP« - Vesterbrogade 175 - det betaler sig!**

Telefon EVa 7825

spænd til de er tørre. Foroven monteres platformen, hvor projektørerne er anbragt, og hele vejen udvendig kan man pålime en trappe med eller uden rygbojler. Til slut skal tårnet males eller bronceres, og derefter er det klar til montering på anlægget.



**SØNDERBYS FABRIKER** 1/5

KØBENHAVN

EBBERUP

### Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.

Køber brugt Jernbanemateriel og gamle Accumulatorer til højeste Dagspris

Holbæk . Paralelvej . Tlf. 1167

### P. J. Weinreich & Søn

Malermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.

Holbæk . Kalundborgvej 8 . Tlf. 1830

# Lifton

El hydr. gaffelloftere  
hydr. pallettrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 1283

Vi har modtaget:

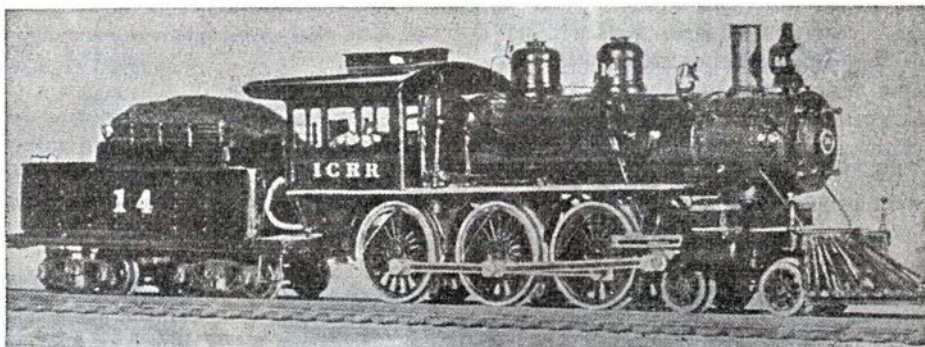
### Gamle eller nye lokomotiver

Efter at have læst julenummeret af Jernbane-Bladet og Deres bemærkning om de overordentlig grimme loko fra Pacifikbanen, der er blevet en stor succes i Amerika, vil jeg gerne spørge, om De virkelig mener de er så grimme? Den fabrikmæssige udførelse er, såvidt jeg kan se, ganske god. Og hvad typen angår, ja så er den måske ikke så køn som vore hjemlige K og D-maskiner, som den nærmest må sammenlignes med. Jeg kan så udmærket forstå amerikanerne, det er et typisk damploko og er i hvert fald adskilligt kønere end noget dieselloko, endsize My. Den er ingenlunde nogen skønhedsåbenbaring. Desuden er der det ved de gamle typer, at de har deres egen, ofte spændende historie at minde om, og det alene kan være grund nok til at anskaffe maskinen, men det kan De nok ikke »lugte«. Hvad angår »Odin« eller

»Jakob«, så er de ikke de rette at sammenligne med. Men f. eks. DSB's gamle type litra Fs eller A, hvoraf der endnu kører enkelte. Bl. a. er de før nævnte K og D-maskiner nogle af de pæneste typer vi har haft. Smag og behag er jo forskellig, men hvorfor gøre sådan nar ad folk, der netop syntes om det ældre. Jeg tror der er flere af dem, end De tror. Jeg tror også, at en fabrikation herhjemme af f. eks. K-maskinen ville slå vældigt an. Og tilsidst: hvorfor altid have materiel på en modelbane, der ligner det bestående mest muligt? Når man ser danske modelbaneklubber, er det altid det samme der går igen. Mo-vogne — boggi-vogne — E-maskiner og S-maskiner, eller tyske fabrikstog.

Det er sjældent, der er noget oplivende iblandt. Hvorfor ikke bygge et anlæg i gammel stil, eller dog blot en enkelt model?

Svend Jørgensen, Korsør.



Pacifikloko i en stil, der hører fortiden til

### Jonvald svarer

Det er sikkert rigtigt som Jørgensen skriver, at der er adskillige modelbanefolk, der foretrækker anlæg med materiel fra »gamle dage«. Men det er desværre yderst sjældent man ser eller hører noget til sådanne anlæg. Intet ville være mere velkomment, end en beskrivelse, en sporplan eller billeder fra et anlæg af den art Jørgensen efterlyser. Men om den amerikanske model er grim eller køn kan sandelig diskuteres. I de fleste tilfælde regnes de nyere funktionalistiske modeller, med både strømlinie og massiv kraft kombineret i et smukt hele, for at være de pæneste, og fabrikerne bygger jo for

den kundekreds, der er størst. At man så ser med en vis veneration på de gamle dampheste og gerne ville indføje en sådan model i sit rullende materiel, er en anden sag. Men man kan som andetsteds omtalt, ved henvendelse til generaldirektoratet, få tegninger over et hvilket som helst loko, der ruller i DSB's maskinpark, og bygge det selv. Men det kræver naturligvis en stor samling værktøj og en hel del mekanisk snilde.

At modelbaneklubberne landet over i udstrakt grad bygger deres anlæg efter nutidens krav, skyldes jo netop, at de fleste ønsker at være på højde med tekniken af i dag.

V. J.

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

**Svogerslev  
Læssetransportøren**



## Radiotelefoni på ultrakorte bølger

Anvendelsen af ultrakorte bølger (el. VHF = very high frequencies, som de kaldes i dag) til radiotelefoni over kortere distancer, har i årene siden krigen taget et enormt opsving. Da krigen sluttede, fandtes der herhjemme kun politiet og brandvæsenet, som benyttede denne moderne form for radiotelefoni til deres vogne, men i dag er princippet almindeligt anvendt af elværker, redningskorps, brandvæsenet, havnetjenester etc. samt private industriforetagender, taxa- og lillebiler, læger, dyrlæger, installatører og mange andre. Pr. 1. oktober 1954 fandtes der således herhjemme 200 basisstationer og 1300 mobile anlæg i daglig drift.

Danmark placerer sig således smukt blandt de førende lande i Europa på dette område.

DSB tager nu også dette moderne hjælpemiddel i brug, idet der for tiden etableres VHF forbindelser til alle færgerne. Disse anlæg udføres for tilslutning til DSB's helautomatiske telefonnet, således at man vil kunne kalde en hvilken som helst færgе ved at dreje et specielt nummer. Ligeledes vil man fra færgerne kunne kalde over VHF-radiostationer ganske som var det en normal telefonforbindelse.

Hvilke fordele opnår man nu ved at benytte VHF-radiotelefoni?

For det første er der til de ovennævnte formål slet ikke frekvenser til rådighed indenfor de normale mellem- og kortbølgebånd. Dertil er trængslen i æteren alt for stor, og desuden rækker disse bølger også alt for langt, nemlig flere hundrede kilometer, medens det man er interesseret i er en kortdistance — 50—75 km — forstyrrelsesfri forbindelse.

For det andet er der indenfor VHF båndene (31—174 megahertz — 7,5 — 1,7 m) mange frekvenser til rådighed for disse formål, og grundet på, at bølgerne kun har en rækkevidde, der er lig synsvidden, kan man anvende dem mange

steder i landet med passende afstand.

Endvidere byder de moderne apparater på små dimensioner, lavt strømforbrug, støjfri gengivelse og stor driftssikkerhed. Det er også af betydning, at de vanskeligt lader sig aflytte.

Man vil forstå af ovennævnte korte redegørelse, at denne form for »trådløs samtaleanlæg« bliver mere populær, og der gøres fra fabrikernes side stadig en stor indsats for at følge med udviklingen og fremstille anlæggene efter den nyeste teknik og til rimelige priser.

Det er i denne forbindelse interessant at konstatere, at danske anlæg nu eksporteres til en lang række lande, hvor de hævder sig smukt i konkurrencen med anlæg fra store verdenskendte firmaer.

K. D.

## Trykknappstationer.

Firmaet Nordisk Elektrisk Apparafabrik, Haraldsgade 6, København, har overtaget forhandlingen af en ny seriebygget række trykknappstationer til praktisk talt alle formål, konstrueret af det tyske firma Metzenauer & Jung.

Disse grundelementer kan sammenbygges i række afhængig af det ønskede antal knapper indtil 9 kommandostillinger, og rækkearrangementerne findes både i almindelig og vandtæt udførelse.

Til signallamper kan installeres en lavvoltslampe, der sammen med en transformator danner en enhed, som kan bygges i stedet for en trykknapp, da denne enhed har samme standardmål som grundelementerne. En anden mulighed for automatisk betjening, har man i trykknapper med vælger, der ligesom signallamperne kan indbygges i rækkearrangement. Vælgerknapperne kan f. eks. have tre stillinger, der giver mulighed for at holde enten den ene eller den anden alm. trykknapp indkoblet, og endvidere i en midterstilling

kan virke som selvstændig trykknapp med omskifterkontakt.

Ved mange vigtige anlæg og maskiner kan det være af stor betydning at forhindre uvedkommende i at betjene anlægget med trykknapperne. Dette kan forhindres ved at indbygge en sikkerhedslås i et almindeligt grundelement, der i indtrykket og aflåst tilstand, stadig holder udkoblingsknappen åben og dermed anlægget spændingsløst. Kun ved indsætning af en nøgle, vil det være muligt at betjene knapperne.

I nogle tilfælde vil det være praktisk at kunne indpasse trykknapperne på f. eks. et bestående tavleanlæg.



## Tingsted

Trafikekspedient R. Rasmussen, Kavs-lunde, er forfremmet til stationsmester ved Tingsted st., hvor stmst. L. E. Ringø har søgt afsked på gr. af alder (65 år).

## Engesvang

Trafikekspedient P. Munck, Hovedgaard, er forfremmet til stationsmester i Engesvang, hvor stmst. N. C. Ernstrøm har søgt afsked på gr. af alder (70 år).

## Gilleleje

Trafikassistent E. Frederiksen, Gilleleje, er forfremmet til stationsforstander samme sted, hvor stfst. P. O. Bacher har søgt afsked på gr. af alder (67 år).

## Dødsfald

Overportør Jens Larsen, fh. Roskilde, 86 år.

Overportør Anders Larsen, fh. Strib.

Vognopsynsmd. H. P. Jensen, fh. Korsør, 86 år.

Jernbanearb. J. P. Jepsen, fh. Thisted, 86 år.

Dagens M. tdag  
2 Retter Mad  
og Kaffe

325

Banegaardsplads



Telf. 191

Folmer Stenumgaard

Frisklavet Kaffe  
hele Dagen  
fra Kl. 6,30

Mindre Selskaber  
og Spisninger  
modtages

Opkøb af Jern og Metal samt  
defekte ACCUMULATORER

## Bagsværd

## Jern- & Metalhandel

Bagsværd . Brudelysvej 1 . Telefon 852 - 1733

Stationsforstander Valdemar Lund.  
Banemester Peter Ryge, fh. Thisted.  
Stationsmester J. Due, fh. SNNB, Karleby.

Vognopsynsm. Morten Hansen, fh. Gb., 83 år.

Stationsforst. C. C. Petersen, fh. Vørslev, 74 år.

Ekspeditionssekr. G. A. E. Lenk, fh. Generald., 73 år.

Togfører L. C. Nielsen, fh. HP Løkken, 72 år.

Lokofører A. Rosenkilde Laursen, Mdt. Gb., 71 år.

Banearb. S. P. Bertelsen, Hedensted, 68 år.

Overbanemst. V. J. Heise, Valby, 66 år.

O.trafikass. H. M. V. Eskekilde, Assens, 66 år.

Stationsforst. A. Hougaard, Aalestrup, 64 år.

Stationsbetj. H. P. Henriksen, Stenstrup, 62 år.

Togfører N. C. Pedersen, Aalborg, 62 år.

Brobetjent Aug. Sørensen, Nyborg, 61 år.

Rangerformd. L. P. Aalykke, Odense, 61 år.

Overportør A. T. Nielsen, Langaa, 60 år.

Stationsforst. N. E. Nielsen, Grindsted, 59 år.

Trafikkontrolør E. P. Nepper, Aalborg, 57 år.

Banenæstformd. T. E. Pedersen, Marslev, 36 år.

Overportør A. S. Kristensen, Langaa, 35 år.

## FORENINGS-meddelelser



### Mindeord

Atter har jernbaneskyttesagen mistet en god forkæmper. Efter godt en måneds sygdom er overtrafikassistent H. M. V. Eskekilde, Assens, den 12/1 1955 død på Assens sygehus, 66 år gammel; han efterlader sig hustru og 4 børn.

Overassistent Eskekilde var født på Nordfyn og blev i 1908 ansat ved DSB. I 1916 forflyttedes han til Assens, hvor han i 1938 blev forfremmet til overtrafikassistent.

I en menneskealder var Eskekilde aktiv skytte, og en overgang beklædte han posten som formand for Assens Skytteforening. Som anerkendelse for hans interesse og arbejde for skyttesagen gjorde DSB Skytteklub, Aarhus, ham sidste år til æresmedlem af klubben. Eskekilde deltog gentagne gange i skydning om de nordiske jernbane-mesterskaber. Desuden var han en meget dygtig gymnast, som mange år i træk erhvervede idrætsmærket. Under besættelsen deltog han aktivt i modstandsbevægelsen og var ved sin død gruppefører i hjemmeværnet.

Med Eskekilde er en god ven og kamerat gået bort, og som tak for hans indsats for skyttesagen skal der herfra lyde et: »Æret være hans minde«.

Sv. R.

### Første aspirant til årets jernbanemusik-dronning kåret

Ved Aarhus Centralværksteds Blæseorkesters 6 års stiftelsesfest den 6. februar blev »prinsessen«, der skal deltage i kon-

kurrencen om årets Jernbanemusik-dronning i København d. 6. og 7. maj, kåret. Det blev den 18-årige Lillian Lipert, Aarhus, og det kan straks siges, at hun er en værdig aspirant, som de øvrige byers orkestre skal stramme sig an for at kunne møde med en prinsesse, der kan slå Lillian.

## Melchior & Voltelen

ingeniører &  
entreprenører

- Uddybning
- Havnbygning
- Fundering
- Jernbeton

Trondhjemsgade 12

København Ø-

Tria \*4108

### GÆLDER DET MØBLER

nyt eller Reparationer

BEDST OG BILLIGST

fra

**BOYES** *Dolsterværksted*

Svendborg . Skattergade 1 . Telf. 2465

Efter Kl. 18 Telf. Troense 296

Kommer overalt m. Prøver og Tilbud u. forbind.



### 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

EL

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



# Godscentralen <sup>A/S</sup>

OSLO

Danske Statsbaners repræsentant i Norge .. Telegramadresse: Godscentralen



*Repræsentanter:*

A. B. Svenska Godscentraler og Transportkompagniet Nord A/S . København.



Vareindkøb i Sverige og Danmark ekspederes hurtigst og på billigste måde gennem vore repræsentanter.

## *Elektrisk* **UTSTYR**

av enhver art  
for  
jernbaner og  
sporveje

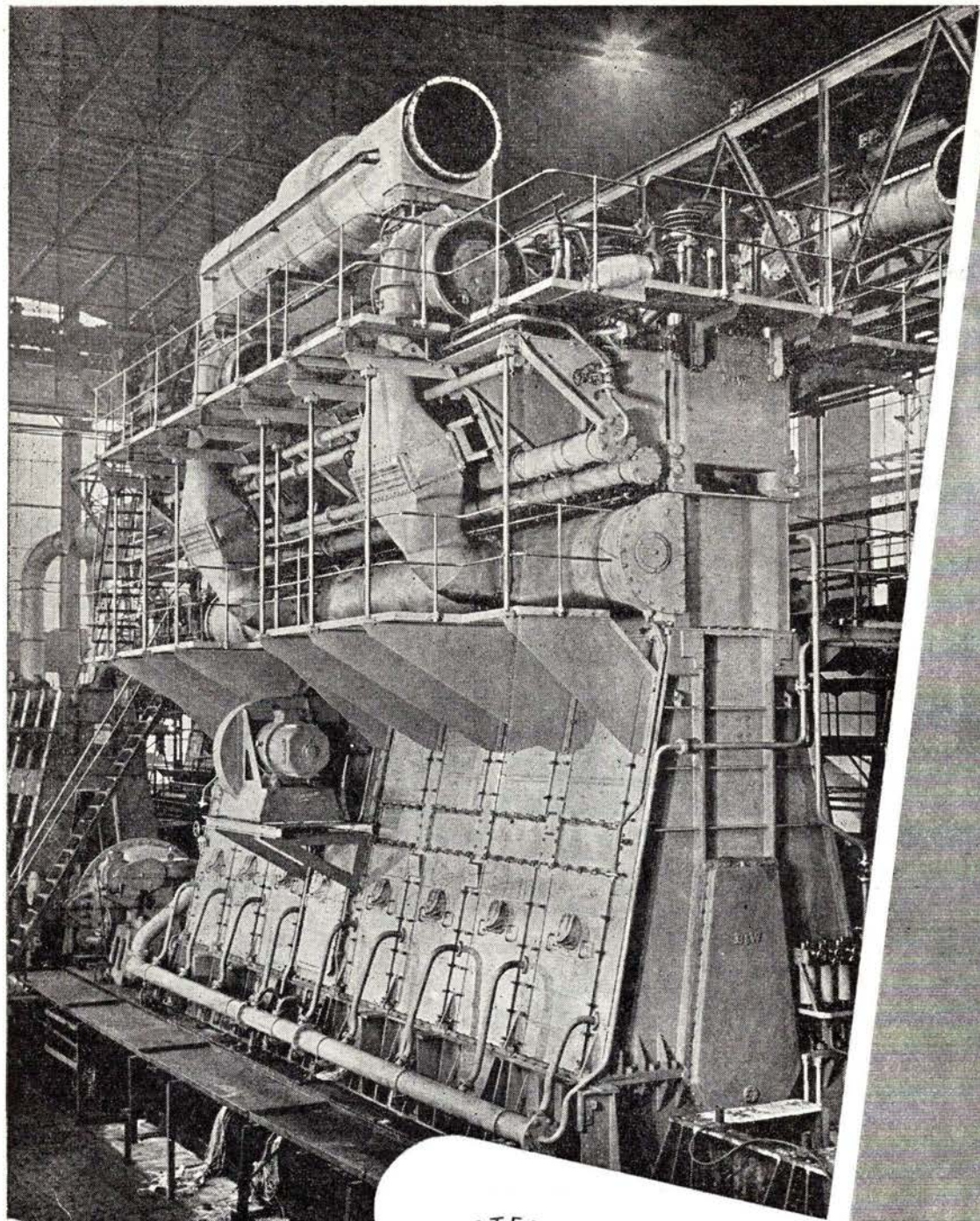
AKSJESELSKAPET  
**PROTON**

OSLO

Rosenkrantzgaten 11  
Telefon 41 58 50

NORGE





BURMEISTER &



SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESEL-MOTORER  
med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN