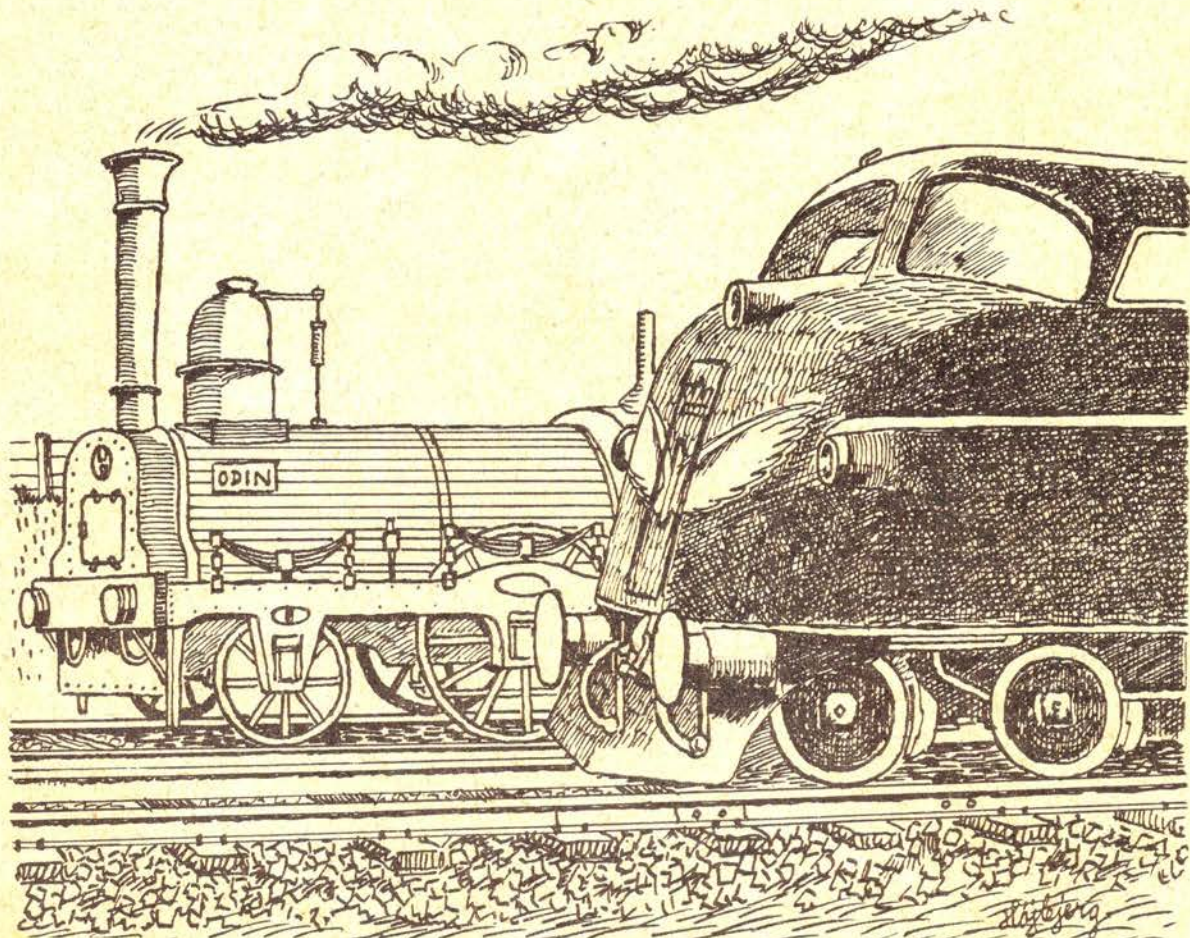


W S B



100 AAR

ROSKILDE-KORSØR

Jernbane-Bladet



R O S K I L D E

Afdelinger i

Kr. Hyllinge *

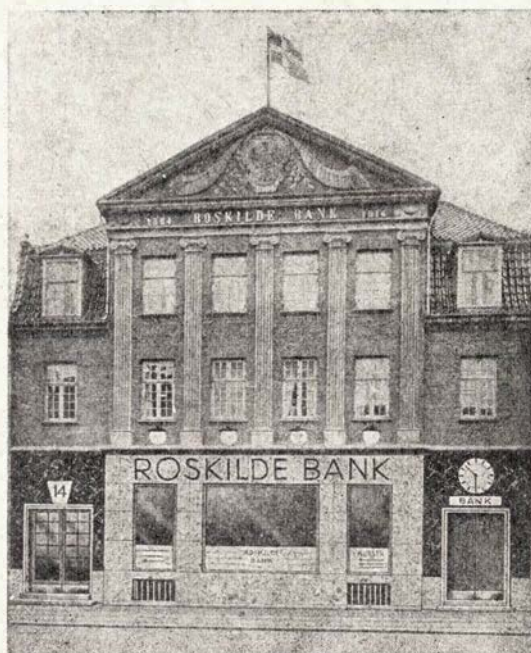
Hvalsø *

Sæby *

Ejby *

AKTIESELSKABET

ROSKILDE BANK



Stiftet 1884



DANSKE STATS BANER

Den sjællandske vestbane

100 år

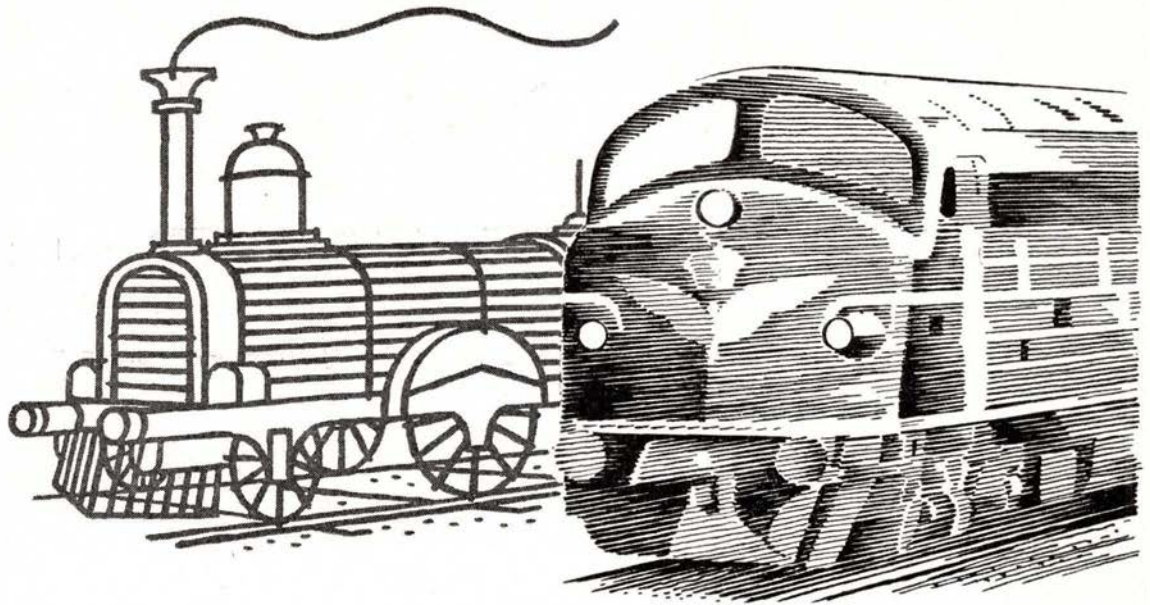
1856

27. APRIL

1956

Det redaktionelle stof tilrettelagt af
L. WIGEN OG S. V. JONVALD

Udviklingen kræver fart og komfort ...



- også når det gælder barbering



Hundrede år betyder udviklingen fra vore forfædres morderiske barberkniv til den moderne elektriske barbermaskine, PhiliShave med dobbelt roterende skæresæt.

Hundrede år har fastslået, at når man kræver fart og komfort, så er det driftssikre roterende systemer, man vælger.

Derfor bør De prøve PhiliShave med dobbelt roterende skæresæt - den kan give Dem verdens hurtigste og behageligste barbering.



Pris:
Kr. 125,-

PHILISHAVE

med dobbelt *roterende* skæresæt

Danmarks første jernbane

Af IB V. ANDERSEN

Efter at der i nogle år havde været forhandlet om et projekt om bygning af en jernbane fra København til Roskilde, senere også omfattende baner fra Roskilde til henholdsvis vest- og sydkysten af Sjælland, blev der den 25. maj 1844 meddelt Industriforeningen i København koncession på anlæg og drift af København—Roskildebanelen. Samtidig fik foreningen tilsagn om, at det selskab, til hvilket koncessionen overdroges, kunne påregne at få meddelt koncession på denne banes fortsættelse til Korsør samt baner fra Roskilde over Rønnede til en havn på Sjællands sydkyst og fra Roskilde over Rønnede til Kalundborg. En betingelse var det dog, at foreningen eller det aktieselskab, til hvilket den måtte overdrage sine rettigheder, i løbet af 1½ år kunne dokumentere, at man disponerede over de nødvendige pengemidler til finansieringen af de nævnte anlæg. Samtidig blev der givet tilladelse til påbegyndelse af aktietegning og iværksættelse af nivelleringsarbejderne.

Forinden var der dog allerede udsendt indbydelse til aktietegning, idet Industriforeningen den 16. april 1844 havde udsendt en sådan, efter at regeringen ved skrivelse af 21. februar samme år havde meddelt, at der ikke af statskassens midler kunne forventes noget tilskud til anlæget af banen, og at man ej heller kunne forvente nogen rentegaranti. Hensigten var nu at prøve stemningen, idet det naturligvis ikke var uden betydning at få oplyst, om det i det hele taget ville være muligt at rejse de nødvendige midler ad privat vej.

Til stor overraskelse for alle og ikke mindst for Industriforeningen, ja, det vakte ligefrem sensation i Roskilde, var den udbudte aktiekapital tegnet i løbet af en uge, således at man den 30. april kunne læse i dagspressen, at aktietegningen til den sjællandske jernbanes første afdeling nu var sluttet. Dette heldige resultat skyldtes dog ikke særlig gunstige forhold på pengemarkedet her i landet, idet den overvejende del af aktiekapitalen var tegnet i Hamburg, Kiel og Altona, hvor man dengang var mere interesseret i jernbaneanlæg end i den øvrige del af det daværende danske kongerige, og hvor pengeforholdene netop på tidspunktet for aktiekapitalens udbydelse var meget gunstigt. Ejendommeligt er det i denne forbindelse at bemærke, at der i Roskilde, det ene endepunkt på den nye bane, kun var tegnet 3 aktier fordelt på 2 hænder, og at der var tegnet 1 aktie i Svendborg, et sted hvor man ellers skulle synes at interessen for baneanlæg på Sjælland måtte være ret minimal.

Det sjællandske Jernbaneselskab stiftedes den 2. juli 1844 og dette selskab overtog den Industriforeningen meddelte koncession. Anlægget af København—Roskildebanelen tog derefter sin begyndelse i foråret 1845 og efter at mange vanskeligheder var overvundet kunne den højtidelige indvielse af banen finde sted den 26. juni 1847 i overværelse af bl. a. kongen (Chr. VIII).

De store forventninger, der stilledes til København—Roskildebanelen skulle imidlertid snart skuffes, idet den kalkulerede anlægssum på 1.500.000 RDL.

ikke holdt. Der måtte som følge heraf optages et lån på 407.000 RDL., hvis forrentning skulle afholdes af banens driftsoverskud. Denne renteutgift tyngede den lille banes økonomi i meget høj grad, og tillige viste det sig, at de tanker man havde gjort sig med hensyn til nødvendigheden i en fortsættelse af banen fra Roskilde mod Korsør var fuldt berettigede og nødvendige for at tilvejebringe en tilfredsstillende økonomi.

De forberedende arbejder på Roskilde—Korsørbanen:

Forinden stiftelsen af det sjællandske Jernbaneselskab havde Industriforeningen anmodet den engelske ingeniør Wm. Radford, der var hovedingeniør ved anlæget af København—Roskildebanelen, om at foretage nivellement for banen Roskilde—Korsør. Til at bistå ved arbejdet antoges 4 officerer fra Ingeniørkorpsset, premierløjtnanterne Muus, Anton Hoffmann og Hammeleff samt sekondløjtnant L. W. A. Lunddahl. Disse modtog den 27. juni 1844 anmodning om »uopholdelig at påbegynde og uafbrudt fortsætte arbejdet med al den hurtighed, som den fornødne nøjagtighed måtte tillade«. Radford fik 1500 RDL. for sit arbejde, medens de 4 officerer hver fik 6 RDL. om dagen.

Allerede i april 1845 forelå Radfords projekt til den påtænkte bane, og den i projektet skitserede linieføring svarer i det væsentlige til den linieføring, som senere vedtoges af Rigsdagen. Dog var der en væsentlig forskel, idet Radford foreslog banen ført syd om Kor-

NORDISK ALUMINIUM A/S

KØBENHAVN

Aluminiumsmaterialer til fremstilling
af alle slags transportmidler
Let, stærkt, holdbart, økonomisk

sør Nor, i stedet for som det blev tilfældet norden om. Anlægsudgifterne kalkuleredes til 4.498.875 RDL. (ca. 9 mill. kr.).

Endnu inden Radfords projekt var fremkommet, var to af det sjællandske Jernbaneselskabs direktører, Schram og Grothusen, rejst til Hamburg for der at undersøge muligheden for at skaffe kapital til bygningen af anden afdeling af det sjællandske jernbaneprojekt. På dette tidspunkt var forholdene endnu gunstige, hvorfor Schram og Grothusen pr. brev foreslog bestyrelsen i København, at der straks udfærdigedes indbydelse til aktietegningen samtidig med at man udbad sig Radfords projekt. Dette brev fik en højst uheldig modtagelse i København, idet bestyrelsen var forfærdet over, at de to herrer som man mente, optrådte som direktion i Hamburg. Som følge heraf modtog Schram og Grothusen aftenen før den påtænkte indbydelse skulle fremlægges på børsen i Hamburg meddelelse fra bestyrelsen om, at man alvorligt misbilligede deres opførsel og protesterede mod at de optrådte på egen hånd. Efter nogen tids parlamentaren frem og tilbage endte det hele dog med, at Schram og Grothusen alligevel fik tilladelse til at udsende den påtænkte indbydelse, men nu var tidspunktet forpasset, idet man i Hamburg var blevet klar over uoverensstemmelserne mellem direktørerne og bestyrelsen, hvorfor man frygtede at projektet ikke var tilstrækkeligt underbygget. Der blev derfor næsten ikke tegnet nogen aktier i banen, og ved den indbydelse, der udsendtes den 27. marts 1845 herhjemme var resultatet lige så dårligt. En henvendelse til England gav samme slette resultat, idet interessen for nye jernbaner netop også svigtede i dette land på dette tidspunkt.

Der blev herefter indledet forhandlinger med 5 engelske pengemænd, som skulle overtage udbydelsen af aktierne, men forskellige forhold bevirkede at forhandlingerne trak i langdrag, og efterhånden mistede englænderne interessen for sagen, således at man indtil videre måtte opgive arbejdet med tilvejebringelsen af de nødvendige midler til fortsættelsen af København—Roskildebanen.

Med åbningen af København—Roskildebanen håbede selskabets direktion at der nu skulle kunne skabes grundlag for tilvejebringelse af de til Roskilde—Korsørbanen nødvendige midler, men i mellemtiden udbrød nu 3-årskrigen, hvor alle fik andet at tænke på og først i

1851 kom der atter gang i arbejdet med at tilvejebringe det fornødne økonomiske grundlag for banens anlæg.

Forholdene var efter krigens afslutning væsentligt ændret, idet den dominerende stilling, som Hamburg i mange år havde indtaget på det danske pengeområde, nu næsten var forsvundet eller i hvert fald mindsket meget betydeligt. Årsagerne hertil var væsentligst nationalpolitiske, og i stedet rettedes opmærksomheden mod England.

Mulighederne for at tilvejebringe det økonomiske grundlag for bygningen af Roskilde—Korsørbanen kunne på dette tidspunkt sammenfattes således som en kreds af forslagstillere gjorde det i en i 1850 udgivet pjece. 1) Enten at staten selv anlægger banen og efterhånden udsteder 4 pct. statsobligationer, hvis indbringende dækker banens anlægsudgifter, eller 2) at staten søger lovhjælp til at garantere 4 pct. rente af højst 5 mill. Rdl. af Roskilde—Korsørbanens anlægssum og 1½ mill. Rdl. af København—Roskildebanens anlægssum.

Nye forslag til banens linieføring:

Forinden var der blevet udarbejdet to nye forslag til banens linieføring, nemlig af henholdsvis stationsinspektøren på Roskilde station, premierløjtnant Lunddahl og af kaptajn Caroc fra generalstaben. Det tidligere nævnte af ingeniør Radford udarbejdede forslag om banens linieføring svarede i det væsentlige til premierløjtnant Lunddahls, medens kaptajn Caroc foreslog en nordligere linieføring, hvorefter banen skulle føres nord om Tuel sø og Sorø sø, hvorved stationen i Sorø ville komme til at ligge omtrent ved hovedlandevejen ved Pedersborg. Ligeledes ville efter dette forslag stationen i Slagelse få en betydelig nordligere beliggenhed end foreslået i de to andre projekter, afstanden fra Slagelse by til stationen ville efter kaptajn Carocs forslag således blive ikke mindre end 3800 alen mod 1200 alen. Afstanden var således i begge tilfælde ikke ubetydelig og kunne forudses at være til nogen gene, dog kunne man måske akceptere en beliggenhed på 1200 alen fra byen, hvis stærke argumenter talte herfor, men 3800 alen var dog for meget selv om dette forslag var motiveret af besparelseshensyn. Kaptajn Carocs forslag bortfaldt derfor, og den af de to øvrige forslagstillere foreslåede beliggenhed vedtoges ved den endelige fastlæggelse af banens linieføring.

Med hensyn til banens indføring til Korsør foreslog Lunddahl ligesom Radford en linieføring syd om Korsør Nor. Kaptajn Caroc foreslog imidlertid, at banen førtes nord om Noret, og ligeledes havde han et andet forslag om de nye havneanlæg i Korsør. Kaptajn Carocs forslag på dette punkt blev i modsætning til hans forslag om Slagelse stations beliggenhed gennemført ved fastlæggelsen af banens endelige linieføring.

De 3 forslag til banens mulige linieføring samt det ovenfor nævnte forslag om statens rentegaranti forelagdes i november måned 1851 Rigsdagen af daværende finansminister, grev W. C. E. Spønneck, og ved vedtagelsen af loven af 27. februar 1852 skabtes endelig det nødvendige lovmæssige grundlag for bygningen af Roskilde—Korsørbanen. Linieføringen blev på en måde en art kompromis mellem de 3 forslagstillere, idet de hver for sig fik gennemført noget af de i deres respektive forslag indeholdte udkast.

Statens stilling til banen:

Udover de lige nævnte bestemmelser om banens linieføring indeholdt loven af 1852 bestemmelserne vedr. statens rentegaranti og endvidere nævnte den de forholdsregler, der ville blive gældende, såfremt rentegarantien blev effektiv. Efter loven fik selskabet eneret på driften af hele strækningen København—Korsør i 100 år at regne fra åbningen af København—Roskildebanen, d. v. s. at eneretten senest skulle ophøre eller fornyes i 1947. Dog betingede staten sig at kunne overtage aktierne i selskabet til pålydende værdi efter 25 års forløb, hvilket skete i 1880,*) da de sjællandske baner sammensluttedes med de jysk-fynske statsbaner til De Danske Statsbaner. Om man ved indføjel- sen af denne bestemmelse har været så fremsynet, at man forudså muligheden af denne sammenslutning under et stats ligt organ eller man kun har villet tage et forbehold i al almindelighed får stå hen, givet er det imidlertid at bestemmelsen i det sjællandske Jernbaneselskabs senere år hemmede selskabets handlefrihed i væsentlig grad.

Udover de her nævnte forhold betingede staten sig tilsyn og indsigt med væsentlige dele af selskabets interne forhold, herunder naturligvis også tilsyn med bygningen af Roskilde—Korsørbanen, en omstændighed, der som det vil fremgå af det følgende, gav anledning til en del vanskeligheder.



Således forestillede befolkningen sig, det ville gå, da de første baner skulle udstikkes

Bygningen af banen påbegyndes:

Med det engelske entreprenørfirma Fox, Henderson og Co. sluttedes den 27. oktober 1852 kontrakt ifølge hvilken entreprenøren skulle udbyde 26.750 stk. aktier a £20 i den nye bane, og for det beløb, der derved indkom, bygge banen samt levere det nødvendige driftsmateriel, inventar, elektrisk telegraf, og endvidere bygge 2000 fod bolværk i Korsør havn samt foretage en uddybning af denne til 14 fods dybde. Herudover skulle der foretages visse udvidelser af de bestående anlæg i København og Roskilde, og endelig forpligtede entreprenørerne sig til at vedligeholde banen i det første år denne var i drift.

Banen skulle efter kontrakten anlægges som enkeltsporet med en overbygning bestående af valsede jernskinner til en vægt af 68 lbs. pr. yard og imprægnerede fyrresveller. Maksimalstigningen fastsattes til 1:250, men i det hele taget anlagdes banen med megen

fremsynethed, således at Roskilde—Korsørbanen såvel hvad stignings- som kurveforhold angår rangerer blandt de bedste her i landet.

Som anlægsingeniør valgte det eng. entreprenørfirma mr. W. G. Brounger, og denne ankom i begyndelsen af 1853 til Danmark. Liniebesigtelsen begyndte i februar 1853, men grundet frost og sne kunne arbejdet med selve banen først påbegyndes hen i april måned. Disse rent tekniske vanskeligheder var dog kun bagateller i forhold til de vanskeligheder af mere personlig art, som snart skulle gøre sig gældende.

Til kontrollerende ingeniører ved anlæget havde staten valgt major af ingeniørkorps J. C. F. Dreyer, der som assistent havde daværende premierløjtnant N. H. Holst (der senere blev generaldirektør for statsbanerne). Mellem major Dreyer og overingeniør Brounger udviklede der sig meget hurtigt et yderst dårligt forhold, som til sidst gav sig udslag i, at der overhovedet ikke

forhandlede mundtligt om opståede spørgsmål. Når man således var henviset til skriftlige forhandlinger er det let at indse, at arbejdet med anlæget af banen måtte skride langsomt frem. Årsagerne til dette uheldige forhold var forøvrigt vist nok fejl på begge sider, for overingeniør Broungers vedkommende antagelig manglende erfaring og evne til at organisere anlægsarbejderne så økonomisk som muligt, medens major Dreyer på sin side ved en stiv og byden- de til tider ubehagelig og militærisk optræden sikkert har generet den engelske ingeniør meget.

Vanskelighederne mellem den tilsynsførende og det engelske entreprenørfirma:

Twistighederne mellem de to herrer antog efterhånden en sådan karakter, at entreprenørfirmaet allerede i september 1853 så sig nødsaget til at fordre voldgift for at få afgjort de opståede uenigheder. Det punkt hvorover

de største vanskeligheder var opståede gjaldt især spørgsmålet om broernes konstruktion og herunder især broen over Vaarbydal vest for Slagelse, svelternes kvalitet og størrelsen af de månedlige udbetalinger. Med hensyn til udbetalingerne var det ofte således, at Dreyer kun anviste det halve eller endda kun en trediedel af det forlangte beløb, og det stod hurtigt klart, at på denne måde kunne det ikke fortsætte ret længe.

En nærmere redegørelse for de følgende forhandlinger, der måtte føres for at tilvejebringe et forlig mellem de stridende herrer vil være uden interesse for denne fremstilling af banens

tilblivelseshistorie. Det lykkedes dog omsider at nå frem til et kompromis, som på nogle punkter gav major Dreyer medhold men på andre gik ham imod. Dreyer forlangte straks sin afsked, men dette blev dog ikke til noget dennegang, og Dreyer fortsatte således et stykke tid endnu. Men vanskelighederne var ikke fjernet og snart dukkede nye uoverensstemmelser op, hvorefter han forlangte sin afsked — og fik den. At major Dreyer var en vanskelig herre at have med at gøre synes der efter det foreliggende ingen tvivl om, ej heller at han var en dygtig mand, som kun tilstræbte det bedst mulige resultat, men hans optræden forhindrede ham

altså i at udnytte sine faglige kvalifikationer.

Driften i de første år:

Fra åbningen af Roskilde—Korsørbanen befarede hele strækningen fra København til Korsør af som tidligere nævnt 3 togpar dagligt. Morgen- og aften togene var persontog, hvorimod middagstogene var de såkaldte »varetog«. Med disse tog kunne dog også almindelige rejsende befordres forudsat dog, at det ikke derfor blev nødvendigt at fremføre togene med flere maskiner, en bestemmelse der vel ikke var så ganske urimelig, når man tog datidens lokos ringe trækraft sammenlignet

PAUL JØRGENSEN

Gartner

Hjulby pr. Korsør . Telefon Søhuse 28

Aarstidens friske Grøntsager
Fineste Spisekartofler

Leverandør til Storebæltsoverfartens
Restauration

Tuborgs Depot

Helge Jørgensen

Korsør

Telf. III2

Mejeriet »Pasteur«

Korsør . Telf. 885

Leverandør til Storebæltsoverfarten

Kähler & Breum

Maskinfabrik — Skibsværft

Telf. Korsør 58

P. JØRGENSEN & CO.

Dampskibsekspedition

Grundlagt 1865

Carlsberg Depot

Bertram Lindeskov

Korsør . Helenevej 3 . Telf. *75

Hotel „Korsør“

Teatersal - Selskabs- og Mødelokaler til ethvert Formaal

Musik og Dans hver Aften til Kl. 0.45

Telf. 28 og 29

Besøg

Banegaardsrestaurationen

KORSØR

Aktieselskabet

**Korsør Jernstøberi og
Maskinfabrik**

Aktieselskabet

Korsør Haandværker-, Handels- & Landbrugsbank

Telefon *345

med nutidens i betragtning.

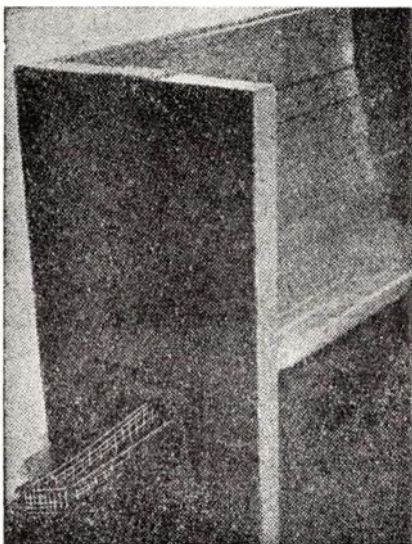
For persontogenes vedkommende var på køreplanen angivet såvel afgangs- som ankomsttider, medens der for varetogenes vedkommende var den ejendommelighed, at der for ankomsten til henholdsvis København og Korsør kun angaves en cirkatid. Køretiden for persontog angaves at være ca. 3 timer og 15 min., medens varetogene brugte 4 timer og 45 minutter om turen.

Den beskedne køreplan udvidedes allerede fra 1858, da der indlagdes et lokaltog mellem Roskilde og København på søn- og helligdage. Dette tog videreførtes ved visse lejligheder til Ringsted og Sorø og ved sjældne lejligheder til Korsør. Til togene om søndagen solgtes billige billetter, hvorved benyttelsen af disse tog var særdeles tilfredsstillende.

Fra Roskilde—Korsørbanens åbning fungerede Ringsted station som fast krydsningsstation. I den anledning var der af direktør Rothe udarbejdet et ganske nøje reglement for den i denne anledning nødvendige rangering, ligesom der var fastlagt en ganske bestemt sporbenyttelse. Varetogene skiftede maskine i Ringsted, og dette var også meget nøje beskrevet i det udarbejdede reglement. Iøvrigt kan nævnes, at direktør Rothe også havde udfærdiget alle de øvrige reglementer, som sattes i kraft ved banens åbning.

Entrepreneurfirmaet fritages for at fuldføre anlæget:

Blandt andet som følge af de her nævnte vanskeligheder skred arbejdet med anlæget af banen kun langsomt



Første togopvarmning med varmt sand

frem, og om nogen åbning af banen til det fastsatte tidspunkt den 1. november 1854 kunne der slet ikke være tale. Så sent som i efteråret 1855 var anlæget ikke færdigt. Dertil kom vanskelighederne for entrepreneurfirmaet med at skaffe de nødvendige pengemidler.

Da det nu kunne synes betimeligt at tilvejebringe en afslutning på bygningen af banen indgik man med entrepreneurfirmaet en overenskomst, hvorefter firmaet fritoges for at fuldføre banen og vedligeholde anlægene det første år mod at der i entreprisensummen afkortedes et beløb på £15.300. Arbejdet med fuldførelsen af banen fortsattes derefter med vandbygningsingeniør Scheffer som overingeniør (denne havde forøvrigt afløst major Dreyer som tilsynsførende ved anlæget) og efter 4 måneders forløb var man nået så vidt, at de egentlige prøvekørsler kunne finde sted. Den 6. april kørte det første prøvetog over banen, og endelig den 26. april 1856 kunne den festlige indvielse finde sted.

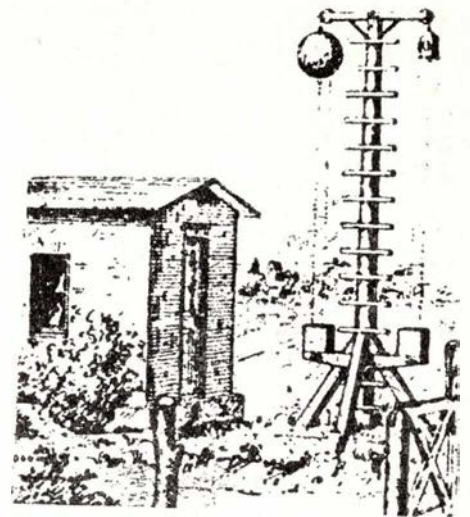
Banen indvies:

Selve indvielsen omtaltes kun sparsomt i datidens aviser, da der ikke udsendtes indbydelser til bladenes repræsentanter. Da disse ved indvielsestogets afgang rettede henvendelse om tilladelse til at følge med dette, afvistes de pure, hvorfor de små notitser, der trods alt omtalte begivenheden, indeholdt en del beklagelser over den mangel på opmærksomhed, der var vist pressen.

Indvielsesdagen, den 26. april, ankom Hans Majestæt Kong Frederik den 7. med gemalinde til den daværende Københavns station, hvor han modtoges af en stor og udvalgt skare embedsmænd og andre, som på en eller anden måde havde haft med banen at gøre. Kort efter sin ankomst til banegården tog kongen plads i toget, som kl. 9,45 afgik til Roskilde uden standsning undervejs.

Ved ankomsten til Roskilde salutedes der, og dette skete ligeledes da toget atter afgik for at fortsætte mod Korsør. På det sted, hvor den nye bane begyndte, var rejst en pragtfuld æresport, og her paraderede borgerkorpset, medens byens embedsmænd og kommunalbestyrelse hyldede kongen idet toget passerede.

På den videre færd mod Korsør hylledes kongen talrige gange undervejs, og i Ringsted gjordes atter et større ophold. Alle stationer var ligesom Roskilde station smykkede med flag og



De første signaler

grønt, og ved ankomsten til Ringsted modtoges man endog med musik, der leveredes af dragonregimentets musikkorps fra Næstved. Både i Sorø og Slagelse steg kongen af toget for at tage stationerne i øjesyn, og ligeledes besøgte kongen med stor interesse broen over Vaarbydal å, som var det største ingeniørarbejde på hele banen. Ankomsten til Korsør var ikke mindre festlig end på banens øvrige stationer, her salutedes både fra et batteri opstillet på land og fra Storebælts vagtskib, der i dagens anledning var beordret til Korsør.

I Korsør besøgte kongen med følge forskellige af de nye anlæg, der var bygget i anledning af baneanlæget, og derefter spistes middag under festlige former. Kl. 5½ returnerede toget til København, hvortil det ankom lidt før kl. 8½. Dagen efter åbnedes banen for, som det hed »det gemene publikum«, og fra samme tidspunkt påbegyndtes sejladsen mellem Korsør og Kiel, der opretholdtes indtil 1914, og desuden etableredes, hvad der er interessant at bemærke, dampskibssejlads til forskellige østjyske havne.

Med åbningen af Roskilde—Korsørbanen sammensluttedes denne strækning med København—Roskildebanen under eet selskab, således som det allerede forinden var forudset. Aktionærerne i de to baner fik samme rettigheder og samme forpligtelser. Banens direktion kom til at bestå af 3 medlemmer, nemlig direktør Rothe, som blev administrerende direktør, J. Müller blev hans valgte meddirektør, og endelig udpegede regeringen tidligere nævnte major Dreyer som sin repræsentant i direktionen.

ROSKILDE

Banegårdens hovedbygning, der var opført i italiensk renæssance, er den samme, som den står den dag i dag, og den er således landets ældste banegård — og er derfor nu fredet i klasse A. Tårnene havde oprindelig murkroner, men disse blev i 1871 erstattet med de nuværende tage. På 1. sal var indrettet restaurationslokaler, hvor der i den første tid var optræden af sangerinder og anden underholdning, hvilket iøvrigt undertiden gav anledning til forargelse.

Stationens spornet var meget enkelt. Mod øst lå det yderste sporskifte indenfor »Røde Port«. Mod vest lå vognremisen omtrent ved den nuværende luftbro, og Fruegade fortsatte uberørt af jernbanespor over i Køgevej. Senere kom et gangkors ved Hersegade. Over de 2 personspor var bygget en toghalle af træ, og syd for denne lå lokomotivremisen.

I de første år efter jernbanens åbning blev åbningsdagen højtideligholdt med flagning på stationer og vogterhuse i henhold til et cirkulære, som daværende direktør Schram udsendte i 1848, og hvori det hedder:

I Anledning af Aarsdagen for Banens Aabning bestemmer Directionen:

- 1) Det Locomotiv, som i Dag gør Tjeneste, decoreres med Krands og Blomster.
- 2) Paa samtlige Stationer, Banegaarde og Vogterhuse flages.
- 3) Directionen og formentlig ogsaa den nye Controlcomite vil berejse Linien.
- 4) Alle Banens faste Betjente erhoder Tilladelse til frit at medtage deres Familier, bestaaende hver især af 2 Voxne Personer, dog ikke Mandfolk og deres Børn! (Man kan fristes til at spørge om, hvad meningen var!)



Stationsforstander K. E. R. Kragh, Roskilde

Roskilde vedblev i kraft af sin beliggenhed at være et jernbanecentrum, ikke alene for Sjælland, men for hele landet, et af de steder, hvor trafikens pulsslag er mest følelig, idet hele landets jernbanetrafik til og fra København, med undtagelse af Nordsjællands trafik, må passere Roskilde. Byen ligger ved alfarvej, hvor togene bringer bud fra fremmede lande. Her passerer lyntogene på deres vej til og fra alle landets egne. Her ruller tyske bundesbaners vogne, gennemgående personvogne fra og til kontinentets hovedsteder, »Le Wagon bleu«, pariservognen samt i godstogene vogne fra så godt som alle Europas lande.

Togantallet er steget ustandseligt. Da banegården blev åbnet i 1847, kunne man nøjes med 3 tog om dagen i hver retning, hvad der svarer til ca. 2200 tog om året. 30 år senere var dette an-

tal tredoblet til ca. 7000 tog om året. Atter 30 år senere var det steget til ca. 29,000 tog. I mellemtiden var dobbeltsporet til Korsør åbnet 1. maj 1900.

Og nu idag er togantallet oppe på over 76,000 tog om året, hvilket vil sige, at Roskilde banegård nu normalt ekspederer over 200 tog pr. døgn. Togene går dog ikke jævnt fordelt over hele døgnet, men morgen- og aften timerne er toggangen meget intensiv. Dagtimerne er fortrinsvis helliget persontogene, medens natten er godstogenes tid.

På lignende måde som togantallet er også stationens salg af billetter og diverse kort steget. Medens der f. eks. i 1877 blev solgt ca. 132,000 billetter, var antallet i 1907 steget til ca. 287,000, og nu udgør det ca. 431,000 billetter om året. Stigningen fra 1907 og til i dag kan synes ringe sammenlignet med de første 30 år, men dette har forskellig årsagssammenhæng. Dels svarer antallet omtrent til, hvad man kan forvente efter byens størrelse og dens beliggenhed nær København, dels har bilkonkurrencen i mellemtiden sat ind, og endelig er antallet af abonnementskort og navnlig ugekort vokset ganske betydeligt.

I 1906—07 solgtes der kun 264 abonnementskort. Dengang var det ikke så almindeligt, at folk boede i en by og havde deres erhverv i en anden.

En hel del af kortene dengang indehavedes bl. a. af byens mere velstillede borgere, der havde kort til København for at kunne tage ind, nærsomhelst de ønskede det for at tilbringe aftenen f. eks. i Tivoli eller teatret. Medens man således dengang købte et kort af bekvemmelighedshensyn, køber man det nu fordi det betaler sig. Og medens man dengang købte månedskort eller årskort, kan man nu få kort på afbetaling, som ratekort eller som de fleste benytter: ugekort, hvilket selvsagt også øger antallet af solgte kort, og samtidig formindsker antallet af solgte billetter. Antallet af solgte kort er da også steget betydeligt og udgør nu rundt regnet 50,000 om året . . . en betydelig forøgelse fra de 264 kort, der blev solgt i 1906—07.

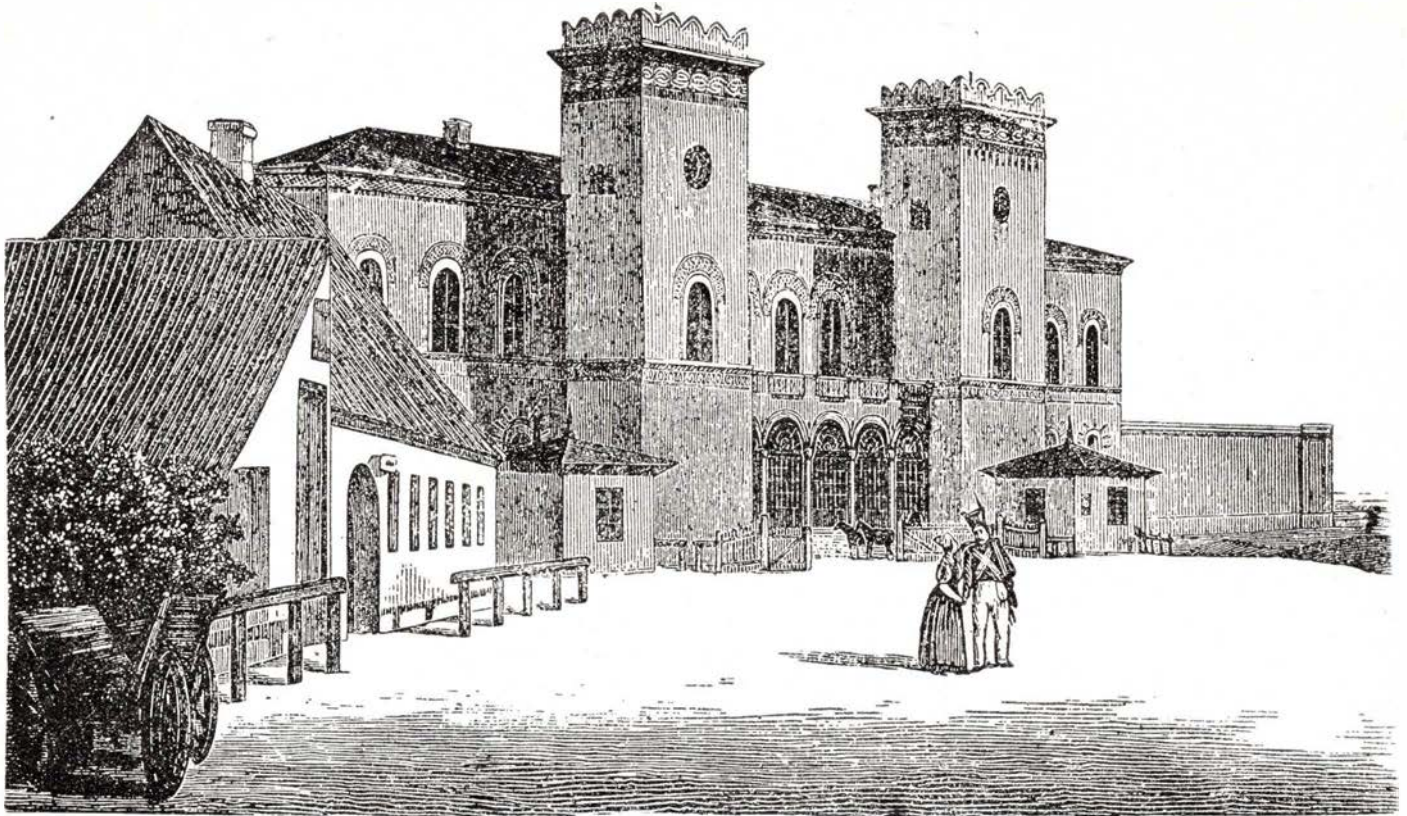
Også for godsbebringens vedkommende kunne jeg drage sammenligninger, men mener, at dette vil føre for vidt, og skal derfor undlade at komme ind herpå.

Det er jo ret naturligt, at der til at drive en banegård af Roskildes karakter, hvor bl. a. den rene driftstjeneste udgør en meget væsentlig del af statio-

Abonner hos FALCK

Over hele Danmark ydes redningsarbejde, syge- og ambulancekørsel — kørselshjælp til motorkøretøjer, ligesom abonnenter tillige får en forbindskasse udleveret og vedligeholdt.

Abonnement kan tegnes ved henvendelse på enhver Falck-station landet over.



Roskilde Banegaard 1856

nens samlede arbejde, kræves et forholdsvis stort personale, sammenlignet med banegårde i byer af tilsvarende størrelse.

Da banegården åbnede i 1847, havde den foruden chefen, 3 kontormænd og 10 mand til udvendig tjeneste, nemlig 1 portner, der havde bolig på stationen, 1 natvægter, 4 dragere og 4 stationskarle. I 1877 var kontorpersonalet uforandret 3 mand, men udvendig var der 13 mand. Efterhånden som udviklingen tog fart, og trafikken steg, øgedes personalets antal således, at der 30 år senere, i 1907, talte kontorpersonalet 13 mand, og der var 44 mand til udvendig tjeneste. Og nu idag, hvor stationen har døgn drift, er kontorpersonalet på 28 personer, og der er 109 mand beskæftiget ved plads- og pakhustjeneste. Men hertil kommer så de tekniske afdelin-

ger: bane-, maskin- og signaltjeneste med tilsammen 119 mand, således at den samlede styrke, der har beskæftigelse ved banegården, udgør ialt: 256 mand.

Hvilken betydning det har for en by som Roskilde, vil kunne forstås, når jeg oplyser, at der årligt i lønninger udbetales ca. 3,2 millioner kroner. Et ikke ringe beløb, som for størstedelens vedkommende kommer de handlende i Roskilde til gode.

☆

Det har altid været anset for at være en god skole i jernbanevæsen at gennemgå uddannelsen på Roskilde banegård, hvor driften stiller ganske særlige krav til hele personalets initiativ og snarrådighed. Og for den, som muligvis er af den opfattelse, at en ansættelse ved DSB er ensbetydende med at »gå

ind til den evige hvile«, må jeg bestemt protestere og skal kun anbefale således tænkende i kortere eller længere tid at prøve, hvad det vil sige at udføre ansvarsfuldt og til tider enerverende arbejde under alle vejrforhold og på alle døgnets tider.

Som chefer på Roskilde banegård har der været adskillige med kortere eller længere regeringstid. Medens de første var af absolut militært tilsnit, idet arbejdet selvsagt fordrede mænd med sans for orden og akkuratesse og ikke mindst myndighed, så kan man vist godt sige, at det militære tilsnit efterhånden er trådt noget i baggrunden — ikke alene på grund af den sociale udvikling her i landet, men også fordi der nu om stunder tillige kræves andre egenskaber af en chef i henseende til jernbanekundskaber og til selve virk-

C. F. RIEDEL & LINDEGAARD

Maskinfabrik og Kedelsmedie

Kingosgade 11 . . . København V. . . C. 2648

Centralvarme - Gas - Vand og Sanitetsanlæg

Sporskifter

— Straalevarme



Det verdenskendte kvalitetsmærke
for kontorartikler

- kores** DRYTYPE stencils.
- kores** CARBOPLAN carbon
- kores** TYPO farvebånd
- kores** duplikatorsværte

Blæk, lim, fotopasta, radervand,
stempelpuder, stempelfarve, tusch
m. m.

Central 16 416

1/2 Kontor Kemi **kores** København NV

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

Stationsmester

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Redaktionssekretær:

Togbetjent V. Jonvald - Tlf. Hvidovre 3642

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement

6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af

International Tidsskriftsfederation

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

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagstælling
pr. 1. juli 1955

Roskilde Maskinfabrik

Emil Andersen

Leverandør til DSB

Jernbanegade 6 . Roskilde . Tlf. 1429 - 2465

C. C. M. OLSEN

Grundlagt 1852

Blaagaardsstræde 7 - Roskilde - Tlf. *439

Forretning for Blikkenslagerarbejde

Kobberdækning

Gas-, Vand-, Sanitets- &

Centralvarmeinstallation

Otto Bønnelycke

Roskilde

Telf. *3800



ELECTRA

ROSKILDE

Telefon 343 - 3343 - Algade 34

Dagblade - Ugeblade - Rejselekture

Tobak - Cigarer - Cigaretter

BLAD-KIOSKEN - Banegaarden Roskilde

somhedens forretningsmæssige karakter, end tilfældet var dengang.

Jeg har haft den glæde at blive stationens 12. chef, og jeg tror, at Roskilde banegård altid vil være særlig eftertragtet — ikke alene fordi Roskilde er en smuk by, beliggende i skønne omgivelser og nær hovedstad — men også og især, fordi det er en levende og interessant banegård, som enhver rigtig jernbanemand med interesse for sin gerning allerede i de ganske unge år drømmer om at blive chef for.

Selvom D S B nu, som alle ved, er ude i hård konkurrence fra biler, skibe og luftfartens side, så skal man ikke tro, at jernbanens tid endnu er forbi. Men det er klart, at der må findes andre måder og midler for at fastholde den position, vi igennem over 100 år har tilkæmpet os, som landets største transportforretning.

Der vil i de kommende år blive sat ind på at forøge rejsehastigheden, bl. a. ved at erstatte damploko med nye diesel-elektriske loko af amerikansk type, de såkaldte My-loko, hvoraf nogle allerede er leveret og sat i drift i Jylland, og flere vil følge efter i det kommende år.

Det vil næppe være for meget sagt, at disse lokomotiver vil medføre revolutionerende ændringer og store forbedringer af hovedtogenes løb på alle hovedlinier fra denne sommer. Hertil kommer en gennemgribende rationalisering og anvendelse af alle moderne tekniske hjælpemidler som gaffeltrucks, transportører, elektriske kraner m. v. Jeg kan endvidere oplyse, at jeg for Roskilde banegårds vedkommende har stillet forslag om, at det nuværende elektriske sikringsanlæg udskiftes med et helt nyt system efter amerikansk mønster. Et sådant anlæg, der antagelig vil koste fra 6 til 700,000 kr., er et vidunder af teknisk snilde og sikkerhed, og hvad der er det vigtigste i denne forbindelse er, at det kun kræver en brøkdel af det personale, som er nødvendig for trafikens sikre afvikling. Jeg har beregnet, at der ved indførelse af et sådant anlæg vil kunne spares ca. 15 mand her på

banegården, hvilket vil sige, at hele anlægget vil være betalt i løbet af 3 højst 4 år. Og det skulle selvsagt være en god forretning set på længere sigt. At beskrive dets virkemåde i store træk vil være fristende, men vil føre for vidt i denne artikel.

Sluttelig udtrykker jeg håbet om, at alle kunder, der kommer på landets ældste banegård, må føle sig velkomne, — både som aktionærer, — og . . . ikke mindst, som kunder ved Danske Statsbaner.

K. E. R. Kragh.



BORUP

I Sjællands hjerte, omkranset af store skove, ligger Borup. Rundt om byen ligger et landskab af sjælden skønhed, frodige marker veksler med søer og skove, og den smukke natur omkring Borup er målet for mange menneskers søgen efter ensomhed og landskabelig skønhed, fjernt fra storbyernes larm og hektiske liv. De mange stier og småveje ved Borup er såvel sommer som vinter befolket af store og små selskaber og enlige vandringsmænd, der her fylder sindet med fred og harmoni under naturens høje loft.

Borup var den første landstation, der blev bygget på den sjællandske vestbane, og stationsbygningen er den eneste, der er tilbage på strækningen i sin oprindelige form. I hundrede år har den lave, langstrakte bygning huset skiftende stationschefer, været baner-

nes repræsentant overfor kunder fra Borup by og det store opland. Da banen blev udstykket omkring 1850, var navnet for stationen anført som Svenstrup, vel sagtens på grund af det nære nabo-skab med godset, men af årsager, der er os ukendte, blev navnet senere ændret til Borup, hvad der også syntes mest naturligt. Omkring stationen blev der ret hurtigt bygget adskillige huse, finansieret og opført på godsets foranledning.

Fra J. V. Christensens: »Tider og Skikkelser i Midtsjællands Historie«, har vi lånt følgende:

Borup er, skønt den ikke straks havde lejlighed til at udnytte sit forspring, den dag i dag den betydeligste landstation ved vestbanen vest for Roskilde. Men der gik mange år efter åbningen af den forlængede vestbane, før der rigtig blev gang i tingene i den ny by, der skulle komme. En kro blev dog straks opført, staldrum skulle der til, når folk kom kørende til stationen, og en læske-

I. Wandel-Petersen

Borup

1856—1956

ARNE
Petersen
BORUP ISENKRAMFORRETNING
VÆRKTØJ UDSTYR · GLAS · PORCELEN · SPORTSARTIKLER · VÅBEN
TELEFON 31 · POSTKONTO 50152

Borup-Kimmerslev Kommune

Velbeliggende Grunde til Bolig og Industri
Fordelagtige Vilkaar

Alle Oplysninger ved Henvendelse til Borup 110

Sig til Lykke med en Bog —

Borup Boghandel

H. Marquard Poulsen
Hovedgaden 24 - Telf. Borup 76
Alt i Foto. — Fotoarbejde udføres fra Dag til Dag

Borup Kiask

Dag-, Uge- og Maanedblade
Tobaksvarer

M. Frederiksen . Tlf. Borup 50

K. E. STRØMSHOLT

Købmand

Telf. 75 Borup Telf. 75

Borup KINO

Indehaver: Chr. Andersen

Borup Brugsforening

Telf. Borup 214



Erik W. Nielsen

Telefon Borup 29

I. Kl.s Kød og Flæsk - Hjemmel. Paalæg
Alt i Konserves
Altid til Tjeneste

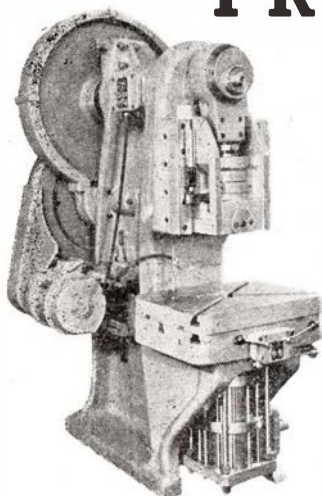
Erik G. Jacobsen

Manufaktur - Herreekvipering

Borup St.

Telf. 74

MEKANISKE PRESSER



Ekscenterpresser
Krumtappresser
med Drejekile eller
Friktionskobling

Valsefremføring
Tohaandsudløser
Trykluftmodhold
Trykluftafblæsning

Aktieselskabet

POVL MØLLER

BORUP

Telf. 27

Telegram: Mollerpress

De føler Dem hjemme

paa **BORUP KRO**

Anno 1855

Efter Udflugten i Midtsjæl-
lands skønne Natur, venter
vi Dem med vor velsma-
gende Kaffe, eller vort lækre
Smørrebrød.

Smaa og store Selskaber
modtages.

Telf. Borup 12

Johs. Christiansen

drik kunne man også trænge til. Til kroen knyttedes en lille købmandsforretning. Svenstrup var ejer af det hele, kromanden lejede af Svenstrup og lejede igen købmandsforretningen ud. De første år drev Borups første kromand, gæstgiver Jensen, dog selv købmandsforretningen, og da der på den tid ikke var sal i kroen, benyttedes kornmagasinet's loft bl. a. til diletantforestillinger.

I 1871 lejedes forretningen ud til købmand Borchsenius, Ringsted, og efter ham til købmand Detleffsen. Hos sidstnævnte kom i sin tid J. F. Jørgensen som kommis, og han overtog fra 1896 den forretning, som han drev til sin død og udvidede betydeligt, således at omsætningen på ca. 15 år blev mere end tredoblet, medens dog forretningen stadig har til huse i den gamle store magasinbygning, der opførtes nogle år efter at stationen var bygget. Det er denne forretning, der i dag drives af købmand I. Wandel Petersen.

I 1865 fik Borup læge, idet læge, senere justitsråd Boserup nedsatte sig der og byggede lægeboligen. Lidt senere opførte pastor Holst en villa lige overfor stationen (læge Erichsens nuværende bolig). Dette hus var det første betonstøbte hus, der blev bygget her i landet. I 1880 blev et savværk anlagt, og

i 1888 opførtes andelsmejeriet, der senere er flyttet til nyopførte bygninger andetsteds i byen.

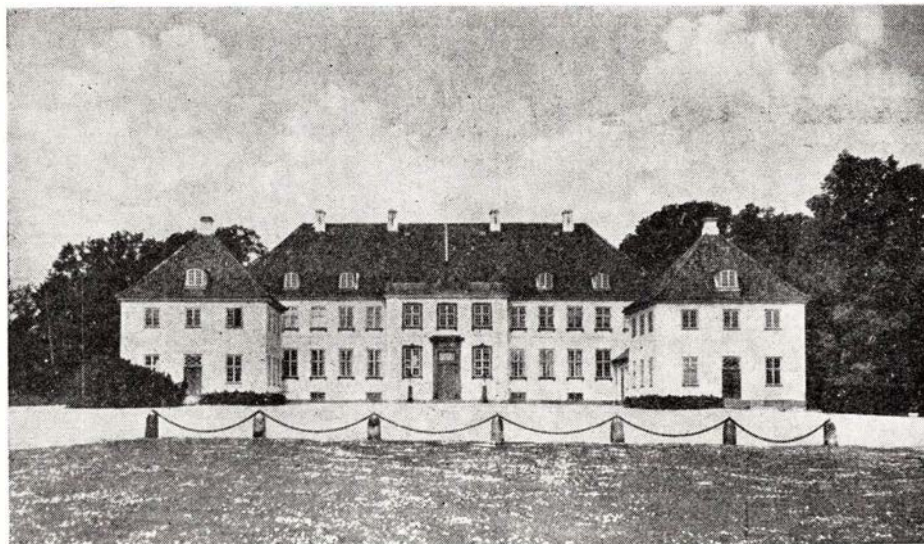
Der blev hurtigt luft for byggelysten. Nybygning efter nybygning rejste sig, og på mindre end en snes år er den egentlige stationsby vokset op, således at der var op mod 70 ejendomme. Man måtte i Borup straks bygge højere end almindelig ved landstationer, og årsagen hertil er selvfølgelig først og fremmest de høje jordpriser omkring stationen. For at hindre fremkomsten af nye kolonialforretninger og konkurrence til kroen, blev der lagt en servitut på grundene, at der hverken måtte være krohold, møllernæring, købmandshandel eller forsamlingshus i de på dem opførte bygninger.

Senere er der købt nye grunde til. Her opstod forresten et servitutspørgsmål af en anden slags, idet der ved delingen af en ejendom blev truffet den bestemmelse, at da der var købmandshandel i den ene del, måtte der ikke på den anden del af grunden drives »købmandshandel«. Udtrykket var imidlertid valgt således, at da ejendommen senere solgtes til brugsforeningen, opstod der en proces, som førtes lige op til højesteret — med det resultat, at brugsforeningen fik sin eksistensberettigelse godkendt ved højesteretsdom. Brugsfor-

eningen er senere ombygget og udvidet i pagt med nutidens krav.

Imidlertid gik udviklingen i Borup stationsby sin gang, ikke uden små lokale kriser, men dog stadig rask fremad. Der er kommet apotek, vandværk, og Ringsted bank har lagt en filial i Borup, hvad der selvfølgelig er af betydning for omsætningen mellem byen og egnen. I 1925 anlagdes en stor maskinfabrik i Borup, og denne virksomheds produkter kendes langt uden for landets grænser.

Tæt ved Borup station ligger godset »Svenstrup«. Det er en ældgammel herregård, der sikkert har mindst et halvt tusinde år på bagen — ja, måske mere. Svenstrups navn træder første gang frem i historiens lys i en ulykkelig tid, nemlig år 1339 under den store opløsningstid mellem Christoffer den Anden og Valdemar Atterdag. Dengang bestyredes Svenstrup af broder Jacobus fra Antvorskov Kloster. Det vil med andre ord sige, at Svenstrup på den tid har hørt under det mægtige Johanniterkloster Antvorskov ved Slagelse. Man ved jo, at det særlig var efter Valdemarernes hærtider og de påfølgende indre krige, at de nye godsannelser med fæsteforholdets udformning tog fart. Om Johanniterne på Antvorskov har tilhandlet sig Svenstrup eller om en gudfrygtig herremand, for at lette sit forhold til det hinsides, har skænket Svenstrup til klosteret, skal lades usagt. Men det var jo i hvert fald mægtige herrer, som Svenstrup og de godset underlagte bønder havde fået.



Svendstrup hovedgård

HARRY LARSEN'S

Viktualieforretning

Borup St.

Telf. 47

Borup Savværk

BORUP BANK

FILIAL AF

A/S BANKEN FOR RINGSTED OG OMEGN

Alle

Bankforretninger

udføres



RINGSTED

Farvemessen

SCHEIBEL PEDERSEN

Sct. Hansgade . Ringsted . Tlf 73

Aktieselskabet

NIELS LARSEN

RINGSTED

Ringsted
Andels Fjerkræslagteri



ANDELS-OSTERIET "SJÆLLAND"
RINGSTED . DANMARK

RINGSTED JERNSTØBERI & MASKINFABRIK

Aktieselskab

RINGSTED NY JERNSTØBERI

Aktieselskab

RIMAS TRAKTOR 1/2

Rejsende, der på vej over Sjælland passerer Borup, kan ikke undgå at bemærke den venlige, levende hovedgade med de mange forretninger. Når mørket falder på, lyser Borup op udenfor togenes ruder, ved lyset fra forretnin- gernes udstillingsvinduer og neonreklame- rnes festlige farver. I byen findes også en stor og hyggelig biograf, og i Borup trykkes en stor annonceavis, — »Midtsjællands Avis«, — der uddeles til samtlige husstande i omliggende byer og sogne. Det skal også nævnes, at Bo-

rup Bank er et anseligt pengeinstitut med stor omsætning. Bankens lokaler er velindrettede og moderne og ligger centralt for byens forretningsfolk.

Sluttelig skal det kraftigt fremhæves, at banernes repræsentanter i Borup, d. v. s. personalet på stationen, gennem årene har forstået at knytte bane og by fast sammen. Sjældent kommer man i kontakt med en befolkning og en handelsstand, der så ubetinget er glad for deres bane, benytter den og anbefaler andre at gøre det samme.

Skal der engang ad åre igen skrives en bog om kundebetjening o. l., bør forfatterne til disse publikationer gøre forstudier i en by som Borup. Den betjening og den eksemplariske service, der ydes byens borgere, burde kendes i en større kreds.

Men i Borup er skabt en good-will, som alverdens bøger og tryksager ikke kan præstere. Den er skabt af mennesker.

Villy Jonvald.



Ringsted

Da den sjællandske vestbane blev åbnet i 1856, var Ringsted kun en mellemstation på strækningen København—Korsør. Stationens funktioner var at betjene sin by på bedst mulig måde, medens de rent trafikale faktorer endnu ikke var ret betydelige. På det tidspunkt lå stationen langt fra byen, og den lange isolerede afstand mellem banen og byen fik en initiativrig vognmand til at starte en transportforretning, der sørgede for befordringen mellem stationen og byens centrum. — I »Sjællandsposten« fra de dage stod følgende:

Fra Søndag den 10. August begynder en elegant udstyret Omnibus en regelmæssig Fart mellem Ringsted og Jernbanen, ved hvert Togs Ankomst og Afgang, som foruden Passagerer beforder Rejsegods billigt. Den modtager til Morgentog Passagerer omkring i Byen, hvorimod den ved Middags- og Aften- toget afaar fra Postgaarden, derimod beforders de Rejsende fra Jernbanen i Byen, hvor de ønsker.

Kragerup.



Vognhallen på stationen blev iøvrigt brugt til andet end remise for vogne, idet den ofte blev benyttet som forsamlings- og koncertlokale. Når dragonregimentets musikkorps fra Næstved gæstede Ringsted, så blev koncerterne altid givet i stationens vognhal. »Akkustikken var mageløs, men Bekvemme-



lighederne saa ringe at Byens bedre Borgerskab afstod fra den musikalske Nydelse.« Sådan skrives der, men vogn-

hallen var vel heller ikke opført til at tjene disse formål.

Til Ringsted station blev senere ind-

Brug

Byens

og

Egnens

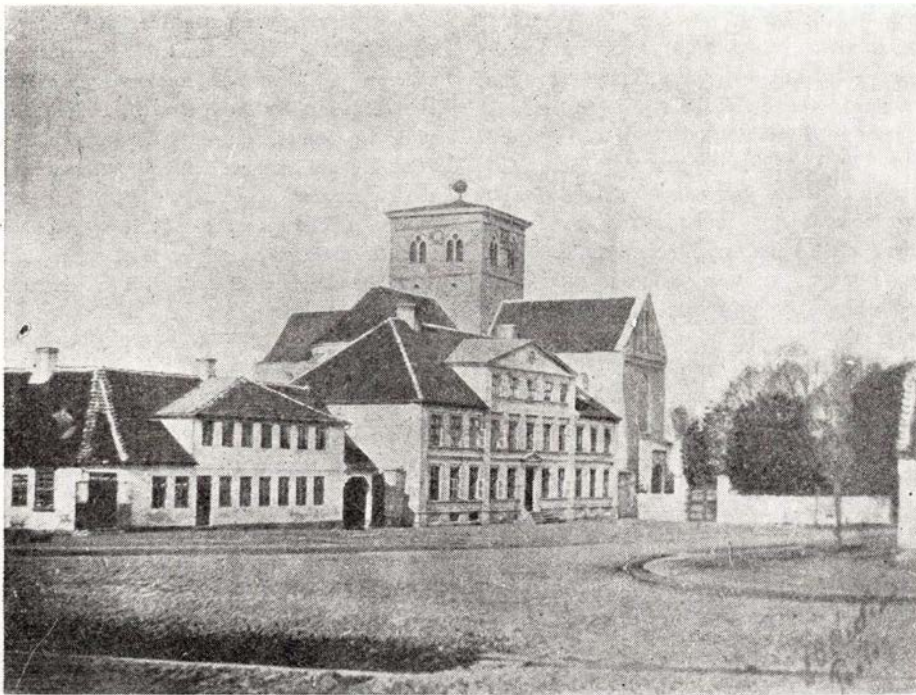
Bank



Sjællands største Provinsbank

Banken for Ringsted og Omegn

— det er Nr. 1 —



Sct. Bendts kirke i sin oprindelige skikkelse

ført en privatbane, den tværbane, der forbinder byen med Køge. Yderligere blev stationen i tyverne knudepunkt for den sjællandske midtbane. Strækningen Ringsted—Næstved åbnedes den 1. juni 1924, og den 15. august 1925 startede driften paa Ringsted—Hvalsøbanen. — Medens strækningen Ringsted—Næstved er indgået som et uundværligt led i statsbanernes spornet, bl. a. bestrides den store internationale trafik til det sydlige udland via Gedser, over strækningen Roskilde — Ringsted — Næstved, så levede Ringsted — Hvalsøbanen ikke i mange år. Den 15. maj 1936 blev driften indstillet på strækningen Ringsted — Hvalsø — Frederikssund, og en omstridt og forkæret banestrækning gled ud af billedet.

Ringsted stations kapacitet er nu i et roligt leje, hvor trafikken bestrides hurtigt og præcist, og statsbanernes kunder gennem de bestående anlæg ydes den service, der forventes af en stor bystation.

Ved elskværdig bistand fra kærner Erh. Jensen, Ringsted Kommune, er der skabt mulighed for at publicere ret enestående oplysninger om Ringsteds nære tilhørsforhold til det store mellemeuropæiske land Czekoslovakiet.

Det dominerende ved Ringsted by er uden diskussion den smukke Sct. Bendts Kirke. Valdemar den Store byggede kirken til ære for sin far, Knud Lavard. Dette skete i året 1170, og ved en stor højtidelighed samme år blev levninger-

ne af den hellige Knud Hertug anbragt i kirken.

Sct. Bendts Kirke er kendt over det ganske land som Dronning Dagmars sidste hvilested. Hvem kender ikke ordene fra den gamle folkevise: »— Udi Ringsted hviler Dronning Dagmar.« — Kun i 7 år var det Dronning Dagmar forundt at leve i sit nye fædreland, men i den korte tid opnåede hun at blive elsket af hele sit folk. Hun døde på Ribberhus i året 1217, og den bøhmiske prinsesse, som Valdemar Sejr havde hentet til Danmark som dronning, blev stedt til hvile i Ringsted.

»Fra fjerne lande kom hun, Dronning Dagmar«, skriver Henrik Hertz, og det fjerne land glemte ikke deres elskede prinsesse. Dronning Dagmar blev kano-

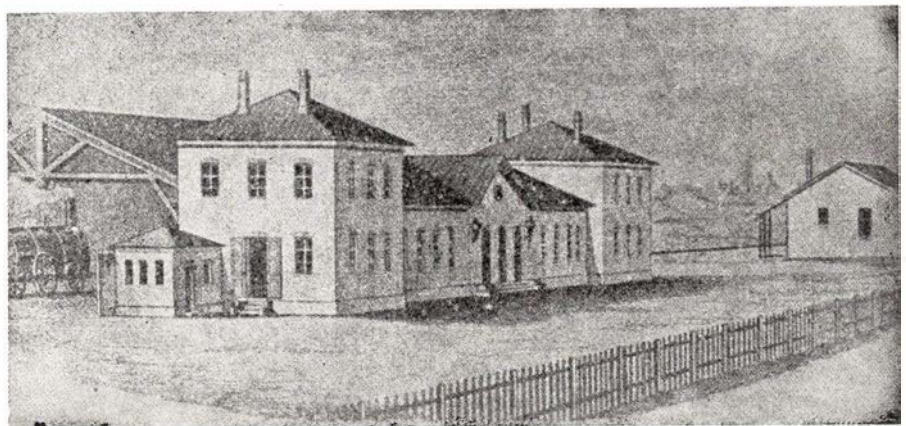
niseret som Helgen i Czekoslovakiet, og i tiden mellem de to verdenskrige rejste mange mennesker den lange vej fra Bøhmen til Ringsted for at dvæle ved deres helgens grav.

Fra den tid stammer de mange minder, der opbevares på rådhuset i Ringsted, bl. a. en meget smuk gobelin, vævet af en czeckisk bonde, Karol Novatny. Gobelinen forestiller kongeslottet Hradschin i Prag, og fra samme giver stammer en meget smuk malmlysestige, der er anbragt i kirken. Også et stort materiale om Czekoslovakiet af mange forskellige skribenter findes på rådhuset. Dette materiale er skrevet på forskellige sprog, dog fortrinsvis czeckisk og tysk.

I 1928 fik borgmesterkontoret i Ringsted en henvendelse fra det czeckoslovakiske gesandtskab om at overlade noget jord fra Dronning Dagmars grav til indmuring i et børnehjem, der skulle opføres i byen Brno og bære Dronning Dagmars navn. Da der ikke fandtes jord i selve kirkebygningen, hvor Dronning Dagmar hviler, blev jorden taget fra grunden umiddelbart udenfor kirken og afsendt sammen med følgende brev:

I anledning af det højtærede gesandtskabs henvendelse til byrådet angående fremsendelse af jord til indmuring i det børnehjem, som under navnet »Dagmar« agtes opført i Brno i Mähren, skal man herved fremsende en æske påfyldt med jord fra Sct. Bendts kirkes grund i Ringsted.

Påfyldningen er foretaget af undertegnede borgmester H. K. Hækkerup i overværelse af d'hr. bankdirektør Valdorf Hansen og kærner S. A. Møller af Ringsted, som ved deres underskrift på nærværende skrivelse bekræfter, at jorden



Ringsted station 1856

er taget fra kirkens grund umiddelbart op til kirkebygningen, i hvilken dronning Dagmar er stedet til hvile.

Ringsted byråd, den 1. decbr. 1928.
sign. H. K. Hækkerup.

Valdorf Hansen, S. A. Møller,
bankdirektør. kæmner.

Sammen med jorden blev der afsendt et lille digt, forfattet af kæmner S. A. Møller:

Dronning Dagmar, den muld,
som monne dit hvilested være,
til dit fædreland Danmarks tak
for dit signede liv vil bære.

Fra borgmesteren i Brno fik Ringsted kommune følgende tak:

Hrr. H. K. Hækkerup,
Borgmester i byen Ringsted,
Danmark.

Idet jeg i dag har taget republikkens femte juletræ i byen Brno under protektion og samtidig til børnehjemmet »Dagmar« har lagt den første sten, hvori den danske konsul i den danske nations navn har lagt en æske med jord bragt fra dronning Dagmars grav, som Deres berømte by har haft den godhed at dedicere os, har jeg den ære at bringe den varmeste tak for Deres venlighed, som for børnehjemmet Dagmar vil være symbol på den tjechoslovakiske nations uforgængelige venskab overfor den udmærkede danske nation og samtidig et udtryk for den levende og op rigtige medlidenhed med det lidende barn i mindet om Eders ædle dronning, datter af vort tjechoslovakiske fødeland,

hun, som sover sin evige søvn i Deres berømte by.

K. Tomes,
Borgmester i byen Brno.

For de fleste mennesker er ovenstående noget ganske nyt om Ringsted. Men der er også mange andre historiske minder knyttet til byen. Det vil dog føre for vidt at komme nærmere ind herpå i denne artikel, blot skal det anføres, at med Ringsted som det centrale midtpunkt har man alle muligheder åbne for udbytterige ture til de smukke midt-sjællandske landskaber og søer. Desuden er egnen omkring Ringsted også rig på minder og historiske steder fra Danmarks oldtid og op gennem middelalderen. En smuk og venlig egn. En driftig og voksende købstad.

Villy Jonvald.

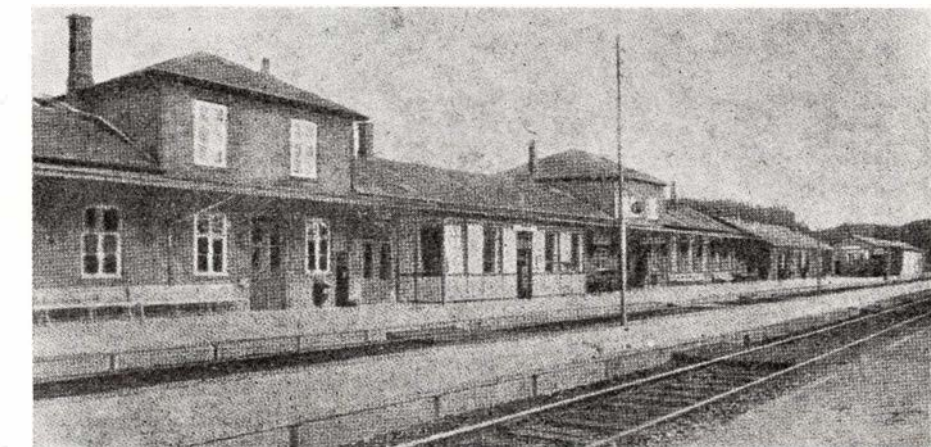


SORØ



Stationsforstander O. K. Oksbang, Sorø

Sorø er sø og skov, Sorø er idyl. Det er det indtryk man får, når man fra jernbanestationen vandrer langs med søen, forbi Sorø akademi ind til byen, men Sorø er meget mere.



Byen har tidligere ligget på en ø, Soer ø, idet Sorø sø, Pedersborg sø og Tuel sø har været forenede. Det er derfor landevejen går lidt nord om byen, og jernbanen lidt syd om byen. Byen er vokset op i ly af sit kloster, som Hvide-slægten oprettede midt i det 12. århundrede. Men det synes dog ikke helt, at klosteret har skabt byen Sorø, for af klosterets regnskaber fremgår det, at dets arbejdere og håndværkere boede i Pedersborg. Bisp Absalon var Sorø klostres store velynder, idet han skænkede det en rigdom af jordegods og tiende, og senere fulgte mange andre hans eksempel.

Det der stadig bevarer Sorøs navnkundighed er Sorø akademi. Dette oprettedes i 1586 som opdragelsesanstalt for 30 adelige og 30 borgerlige drenge. Men skolen, som den er idag, skyldes Holberg, der i 1747 skænkede sit baroni

til akademiet med ønsket om, at akademiet også måtte blive åbnet for borger og bondesøn. Nu er akademiet kun lærd skole med bolig for ca. 100 drenge, medens resten af eleverne, over 200, må søge skolen fra byen og omegnen.

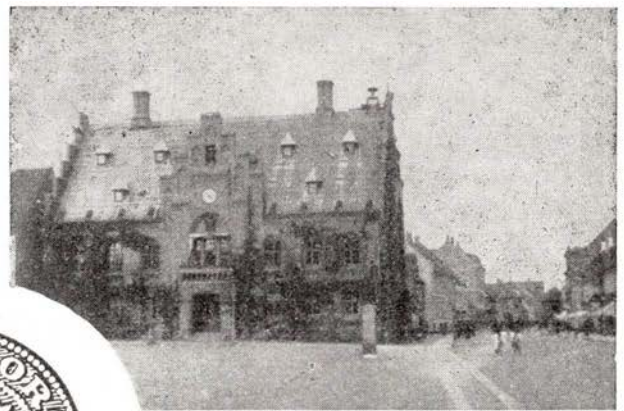
Stationsforstander O. K. Oksbang, Sorø, skriver:

Med den interesse for jernbanevæsen, som såvel voksne som børn i dette land udviser nu til dags, skal det efterfølgende ikke handle om jernbanen idag, men give nogle træk af jernbanens barndom.

Af interesse for Sorø kan nævnes, at en kaptajn Caroc efter ordre fra generalstaben gennemgik de forskellige projekter om linieføringen og stillede forslag om at føre banen nord om Tuel sø og Sorø station omtrent ved hovedlandevejen i nærheden af Pedersborg.



Sorø - byen med de historiske



minder og den smukke omegn



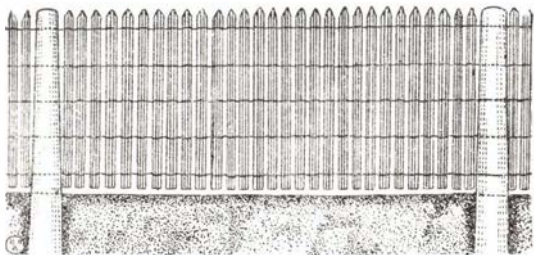
Ud i Sommerlandet —

»PARNAS« - Hotel og Restaurant

Eksklusive Møde- og Selskabslokaler fra 4—400 Kuverter

Sorø 636 - Frede Lerche Madsen

— er Sommerstedet



SORØ STAKITFABRIK $\frac{1}{8}$. TELF. 1000
Havehegn og Snehegn

Hotel »Kong Frederik«

Torvet — Sorø — Telf. 63

Byens førende Hotel — Nymonterede Værelser

Den gamle Kro - Tlf. 1076

Direktion: K. H. Jensen.

Sorøegnens
Andelssvineslagteri

H. C. Lunge & Søn
Sorø



Christian Krabbe

Til stationsforstander fra åbningsdagen var i Sorø udnævnt den 31-årige Christian Krabbe. Jernbanestationen har i de 100 år haft otte chefer:

Christian Krabbe	1856—1886
P. O. Poulsen	1887—1898
J. P. Raffenberg	1898—1908
F. M. Jensen	1909—1920
J. L. H. Cortes	1921—1931
N. C. Remmer	1931—1941
T. S. G. Howy-Bang	1941—1951
O. K. Koksang	1951—

I et avisserment i Sorø Amtstidende fra direktionen for den sjællandske jernbane den 27. april 1856 gøres bl. a. opmærksom på:

- 1) Biljetcontoirerne vil blive lukket 5 Minutter førend det paagjældende Togs Afgang, og efter den Tid kan ingen faa Biljet.
- 2) Ingen som ei er forsynet med Biljet har Adgang til Ventesalene og Perronen. De Reisende anmodes om paa Stationen og ved Indstigningen i Vognene at holde deres Biljet i Haanden, for straks at kunde forvise disse.

Af et andet avisserment fremgår det, at gæstgiver Hoppe, hotel »Haa-bet« i Sorø, fra jernbanens åbning »trede gange daglig til de Reisendes Bequemmelighed vil lade en Omnibus afgaae fra Hotellet til Banegaarden og tilbage imod Betaling af 2 Mk. for Personen pr. Tour og kan enhver Reisende frit medtage Kuffert, Vadsæk, Hattefoutteral eller lignende Smaasager indtil 25 Punds Vægt«.

Klageprotokollen

Den første klage er dateret 2. oktober 1860 og lyder således: »Ved at passere med Jernbanen fra Sorø til Slagelse Mandag Aften den 24. September d. Aar befandtes i den af mig benyttede

3' Klasses Coupe i Bunden paa samme et saa stort Hul, at min Spadserestok gik igjennem ned paa Vognakslen, saa at den blev aldeies beskadiget og ved nøie Eftersyn befandtes Hullet i Coupeen saa stort, at en barnefod kunne gaa igjennem. Dette tillader jeg mig at bemærke til behagelig Efterretning for vedkommende Autoritet«.

Først den 4. juni 1865 forlangte den næste klageprotokollen med de nu guldene blade udleveret: »Da jeg har ført tvende Damer til Sorø Banestation og haver taget Biljetter til København med det ordinære Tog uden Rethur, og da de skulde i en Forretning, som ikke kunne opsættes (benytte toilettet), maa jeg herved klage over den Uorden, som hersker paa Stationen«.

13 af de 45 sider er beskrevet. Nu bruges klageprotokollen meget sjældent.

Til slut et par ord om, hvorledes man bedømte dette nye befordringsmiddel. I »Sorø Amtstidende« for den 17. april 1856 skrives om en prøvefart:

»Kl. 6 præcis retournerede Toget og gik nu med saa stor Hurtighed og Sikkerhed, at man heri fik den bedste

Garanti for, at Banen, hvad Sporet angaar, er i den ypperligste Orden, hvorimod der, hvad hele det øvrige Anlæg angaar, endnu er adskilligt tilbage at ønske, navnlig ved samtlige Banegaarde«.

I »Fædrelandet« kan man læse, at »denne Jernbanes Bygning vil vel næppe blive uden lærerige Følger for de efterfølgende Baner. Den fortjener utvivlsomt ogsaa historisk Ihukommelse paa Grund af de mange Hindringer, fremkaldt snart fra een, snart fra en anden Side, som dog nu vel alle efter Aabningen vilde være endte, og i alt Fald have haft de heldige Frugter, at Banen er bleven af overordentlig solid og for en Del Arbejders Vedkommende endog smuk Beskaffenhed«.

Den, der elsker sin søn, tugter ham tidligt. DSB er vel gennem tiderne blevet »tugt« fremfor nogen, men mon ikke det netop er på grund af, at vi alle holder af den kraftens og tempoets atmosfære, som er særegen for denne institution. Der er al grund til at mindes jubilaren på 100-årsdagen og ønske alt godt i tiderne fremover.

O. Koksang.

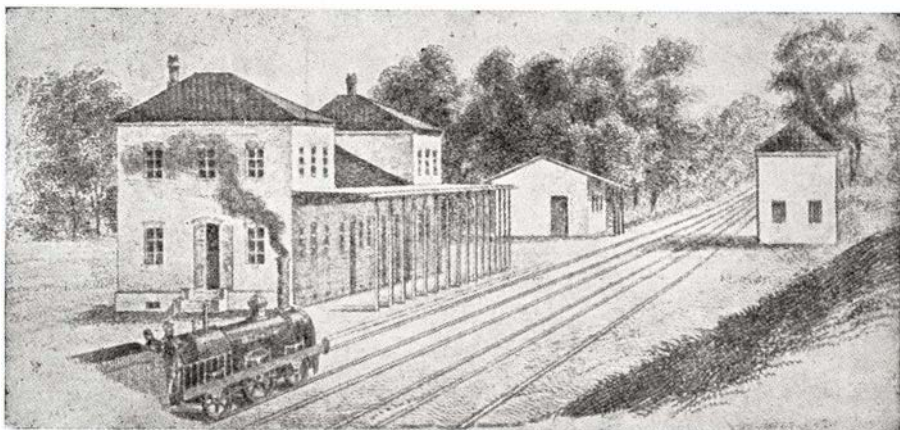
BANKEN

for

SORØ

OG OMEGN

Aktieselskab



Sorø station 1856

Lager af:

GLATTE DØRE fionia - greco
MØBELPLADER - NOVOPAN
KRYDSFINER birk, bøg, fyr, eg, elm, teak, mahogni
TRÆFIBERPLADER haarde, bløde
AUKUSTIKPLADER hele og afpassede
UNILUX plasticmaillerede vægplader
PLASTICPLADER melamit - ultrapas - laminex
BANGKOK TEAK - TABASCO MAHOJNI og andre
oversøiske træsorter
EUROPÆISK LØVTRÆ kantskaaret - blokskaaret
BØG - EG og andre danske træsorter
TRÆLAST - kalmarfyr - velbehandlet snedkerifyr
JUNCKERS BØGEPARKET fionia parket
GLASULD - ROCKWOOL

TØRRESTUER



M. H. KRAUSE

TRÆ- & FINERHANDEL A/S

STRANDLODSVEJ 61

KØBENHAVN S

TELF. SUNDBY 95 05*

GRUNDLAGT
1862

De behøver ikke at savne:

AVISER & UGEBLADE

TOBAK

TELEGRAMMR

BØGER

SKRIVEMATERIALER

m. m.

D. S. B.s salgskiosker hjælper Dem —

Gør i fælles interesse brug af
jernbanekioskernes service . .

Med venlig hilsen
Bladhandler-Forbundet A/S



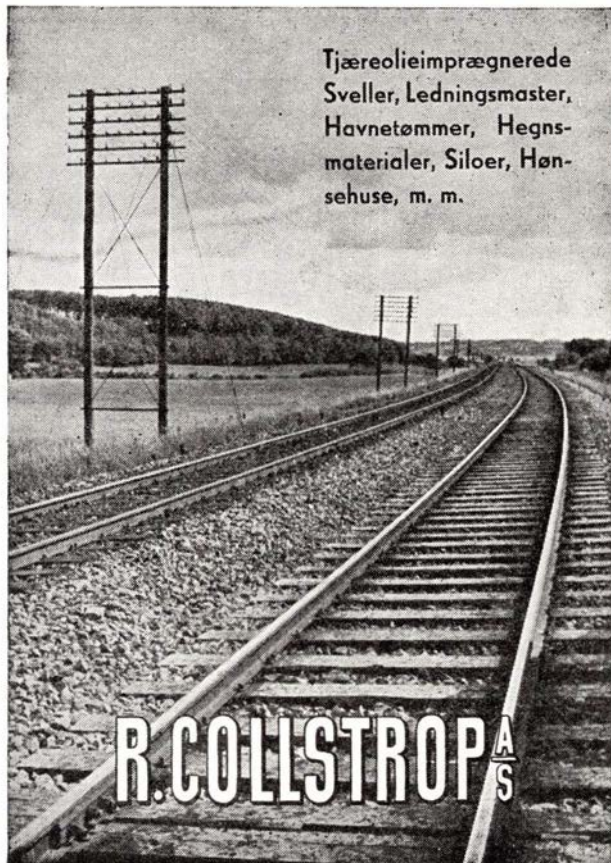
Signalanlæg

Uranlæg

Telefonanlæg

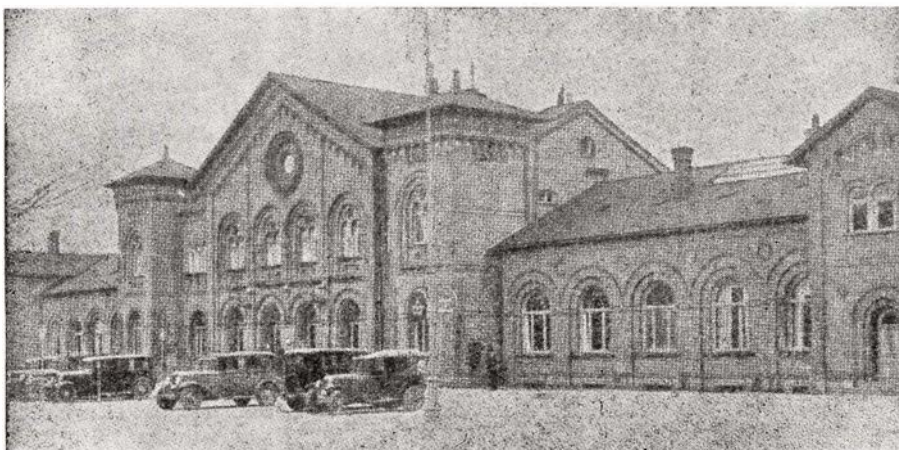
L. M. ERICSSON A/S

Finsensvej 78 - København F. - Fasan 6868



Tjæreolieimpregnerede
Sveller, Ledningsmaster,
Havnetømmer, Hegns-
materialer, Siloer, Høn-
sehuse, m. m.

R. COLLSTROP A/S



SLAGELSE



Stationsforstander M. L. Lund, Slagelse

Ret tidligt fik Slagelse betegnelsen »Vestsjællands hovedstad«. Fra det fede opland — Danmarks bedste jord — sugede byen næring til sig.

Dygtige storkøbmænd udnyttede de

foreliggende handelsmuligheder og til vore dage har byen haft og har i dag en meget dygtig handelsstand, der navnlig har æren for, at byen — trods manglende adgang til havet — har kunnet bevare sin førende stilling i provinsen på Sjælland.

Men også industrimæssigt set har Slagelse sin betydning. Store industrielle virksomheder er her opstået siden kornhandelens gyldne dage, i hvilke Slagelse var landets vigtigste kornhandelsby.

Flytningen af Slagelse station, nye baner med tilslutning til Roskilde-Korsørbanen åbnes:

Som tidligere nævnt fik Slagelse station ved Roskilde—Korsørbanens anlæg en ret uheldig beliggenhed i forhold til byen. Ved åbningen af Slagelse—Næstvedbanen den 15. maj 1892 rettedes denne uheldige omstændighed imidlertid, idet stationen fik sin nuværende beliggenhed. Flytningen af stationen

medførte iøvrigt at vestbanen måtte forlægges over en mindre strækning på ca. 4 km. Anlægget af den nye Slagelse station nødvendiggjorde iøvrigt store udgravningsarbejder, og det var ved dette anlæg, at der for første gang her i landet anvendtes gravemaskiner. Det udgravede fyld kørtes ud i den store mose vest for Slagelse, hvor det kom godt tilpas ved anlægget af Slagelse—Værsløvsbanen, som åbnedes for driften den 1. maj 1898.

Med åbningen af disse baner var der tilvejebragt en nødvendig forbindelse mellem på den ene side vestbanen og på den anden henholdsvis sydbanen og kalundborgbanen. Ved disse baneanlæg overflødiggjortes i mange tilfælde en besværlig omvej over Roskilde og de nævnte nyåbnede baner fik således stor betydning for trafikken på vestsjælland.

Det siger sig selv, at trafikken på den sjællandske vestbane med disse baneanlæg intensiveredes yderligere, og det ønskelige i banens udbygning med dobbeltspor trådte bestandigt stærkere frem. I årene umiddelbart før århundredskiftet forsynedes banen med 37 kg skinner og sideløbende med dette arbejde udførtes dobbeltsporanlægget, hvorved banen i 1900 på hele strækningen fra København kunne befares som dobbeltsporet. Dobbeltsporanlægget medførte forøvrigt at den gamle bro over Vaarbydal vest for Slagelse måtte nedrives og erstattes med den nuværende bro. Dobbeltsporanlægget medførte naturligvis også udvidelser af stationerne, og yderligere udvidelser af Sorø station nødvendiggjortest ved åbningen af den i 1951 nedlagte Sorø—Veddebane, der kom til i 1903.

Det er forståeligt, at transportforholdene for en sådan driftig by gennem tiderne har haft sine problemer, idet byen ikke havde en søkøbstds

Vi spiser i —

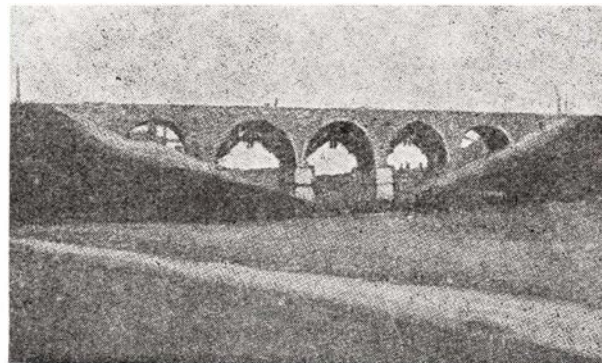
Schweizercafeen

. . . et godt Madsted
Frederiksgade 2 . Telf. 2035
Slagelse

Nyd Kaffen — Hyggen —
Udsigten og den gode Musik

HØYERS KONDITORI

Fisketorvet 3—5 . Tlf. 401
Slagelse — Svend Kragh



Den gamle bro over Vaarby Å
Nedrevet ved dobbeltsporets anlæg 1900

Handels- & Landbrugsbanken

Aktieselskab

Slagelse - Gl. Torv - Telefon 1700



Slagelse ...

oplandsbyen

I SLAGELSE møder VESTBANEN 3 andre jernbaner og et vejnet, der befares af 24 personbilruter og 13 fragtbilruter.

Aktieselskab

SLAGELSE KULKOMPAGNI



Schweizerplads 1868

fordele ved transport ad søvejen.

Slagelse fulgte derfor med stor spænding de efter anlægget af København—Roskildebanen i 1847 opståede planer om anlæg af en jernbane Roskilde—Korsør.

Der var mange forslag fremme om linieføringen forbi købstæderne, og den blev for Slagelses vedkommende fastsat til at forløbe langt nord for byen. Grunden hertil var de vanskelige terrænforhold, og stationen kom herved til at ligge langt fra byen til stor fortrydelse for dennes borgere.

I vid udstrækning søgte man at føre banen udenom områder med vanskelige jordbundsforhold, men man kunne dog ikke slippe udenom Holmstrup mose ved Slagelse, og umådelige masser af jord, grus og sten forsvandt her i dybet — måske også værktøj — før dæmningen var solid nok til at bære togtrafikken.

I slutningen af året 1855 nærmede baneanlægget sig sin fuldendelse, og i foråret 1856 kunne man påbegynde prøvekørslerne, hvoraf der blev foretaget mange. En afsluttende prøvekørsel blev foretaget den 7. januar 1856, og den 26. marts foretog direktionen selv en tur til Slagelse for at konstatere, om banen kunne åbnes for den almindelige trafik. Denne sidste prøvetur afgik fra Roskilde kl. 8,35 og endte i Korsør kl. 12,35. Toget havde dog holdt flere uofficielle steder, bl. a. ved Holmstrup mose og ved den »udmærket smukke Vaarby Bro«. Hjemturen varede 2 $\frac{3}{4}$ timer.

I »Sorø Amtstidende« for den 28. april meddeles, at kongen med sin gemalinde og suite kom til Københavns banegård kl. 9 $\frac{1}{2}$ og blev der modtaget af bestyrelsen og de i åbningsfestlighederne deltagende ministre, høje embedsmænd og andre notabiliteter. Kongen begav sig straks til sin i beredskab holdte coupe, hvorefter toget satte sig i bevægelse og nåede Slagelse kl. 12 $\frac{1}{4}$. Det behagede kongen med gemalinde at aftræde og opholde sig en kort tid på banegården. Ved Vaarby bro standsede toget, og kongen med følge gik ad

en trappe ned fra banedæmningen for at tage det smukke bygningsværk i øjesyn.

Til Korsør ankom toget kl. 1 $\frac{1}{2}$ og hilstes med kanonsalut, flagning og hurraråb. Kongen gik over den nye jernbanebro til den elektriske telegrafstation, hvor han opholdt sig længe og corresponderede med landets forskellige stationer. Derefter gik kongen med sin gemalinde til banegården, hvor en »Dejeuner« var arrangeret. Toget returnerede fra Korsør kl. 5 $\frac{1}{2}$ og ankom til København ca. kl. 8 $\frac{1}{2}$.

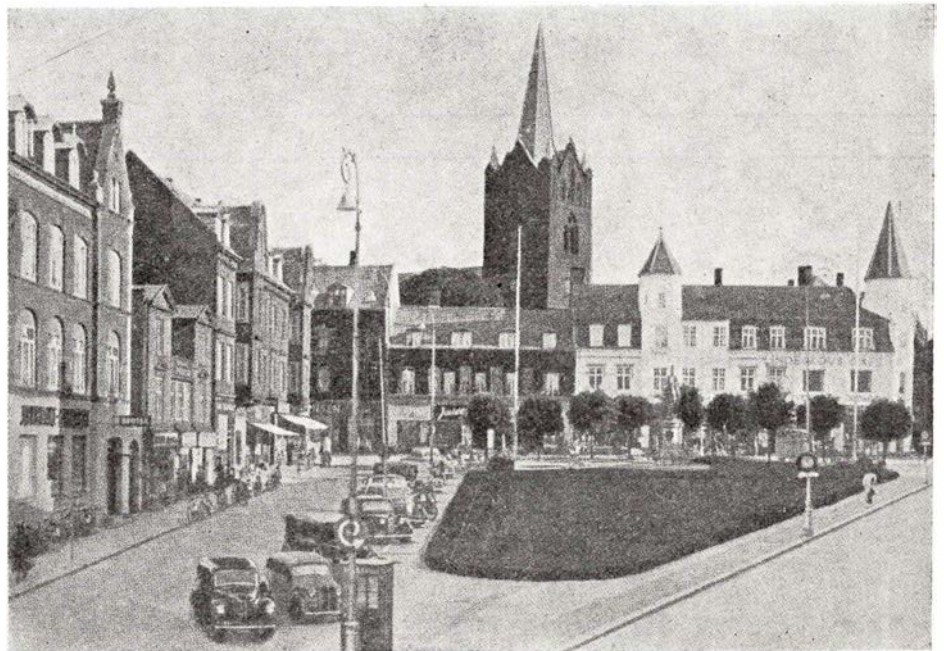
Allerede den 14. april havde købmand Schou i Slagelse anvendt det nye trafikmiddel til at sende et læs korn til København, men den 28. april meddelte stationsforstander Gyldenfeldt i en annonce i »Sorø Amtstidende«, at man foreløbig — dog kun for meget kort tid — ikke ser sig i stand til at befordre eller modtage (gods) fra andre stationer.

I dette og et par følgende numre af bladet findes optaget en annonce fra jernbanens direktion om de regler, som det rejsende publikum skal iagttage. Annoncen lød således:

»Særlige Bestemmelser angaaende Personbefordringen — opslaaet paa Stationerne.

1. Billetkontorerne lukker 5 Minutter før det paagældende Togs Afgang og efter den Tid kan ingen faa Billet.

★



Schweizerplads 1956

HARBOES BRYGGERI - SKÆLSKØR



**5 ØRE
TIL DEM
HVER
GANG...**

*Harboe Pilsner og
Skælskør Lager ligger
nu 5 øre under det,
De er vant
til at betale! -
Og navnet HARBOE
borger for kvaliteten.*

HARBOE

PILSNER



SJÆLLANDS POSTEN

Altid i første
Linie naar det
gælder

**Arbejdernes
Sag**

**Korsør
Slagelse
Sorø
Skælskør**

Slagelse
Andels Svineslagteri



AKTIESELSKABET
Landbobanken i Slagelse

Slagelse Valsemølle A/S



Sv. Aa. Nielsen

aut. Installatør

Klostergade 8 . Slagelse . Telefon 1910

E. Thranes Eftf.

S. HØJER PEDERSEN

Frugt og Grøntsager en gros
Lev. til Storebæltsoverfartens Restauration

Hestemøllestræde 5 . Slagelse . Tlf. 1318

BANEGAARDSRESTAURATIONEN SLAGELSE

er et Besøg værd . . .

Hyggelige nymonterede Lokaler - Rimelige Priser

TELEFON 83 - HELGA NIELSEN

2. Ingen har Adgang til Ventesale og Perroner uden Billet. Billetten skal paa Stationerne ved Indstigning holdes i Haanden.
3. Indstigning maa ikke ske uden Billet. I modsat Fald betaales dobbelt for hele Rejsen mindst 1 Rdl.
4. Ingen Ombytning af Billetter maa finde Sted, men en Billet til 3. Klasse kan ved Tilkøb af endnu en Billet erhverve Ret til at sidde paa en bedre Plads.

Direktionen for den sjællandske Jernbane.

Slagelse-Næstved banens åbning:

Efter foranførte referat af den store begivenhed i Slagelse synes det ikke, at man — som i Korsør — har gjort noget for at kaste glans over dagen, der dog for byen kom til at betyde så meget på forskellige områder, og de ca. 36 år, der gik, inden man igen oplevede en baneindvielse samt flytning af stationen nærmere ind til byen, bragte tilsyneladende ikke byen på bedre tanker at dømme efter de referater, der findes i »Sorø Amtstidende« for 16. maj 1892 fra åbningen af Slagelse—Næstved—Skælskørbanen dagen i forvejen.

Der skrives: at den foregik med den mindst mulige højtidelighed, eller rettere uden spor af noget som helst i den retning. I Slagelse var hist og her stukket et flag ud, og på banegården vagede splitflaget. Udover dette var der absolut intet, som forrædte, at den nye bane indlemmedes som et led i Sjællands samfærdselsmidler. Der var mødt ikke få mennesker, som ønskede at prøve banen. Hvorfor ikke alle døre var lukket op, da de dog formodentlig var til for det samme, og hvorfor der ikke var en politibetjent til at regulere publikum ved billetsalget, var lige så uforståeligt som, at der ikke blev solgt billetter fra begge billetkontorer, da man nu endelig havde fået to sådanne.

M. L. Lund.

R. 2821

Denne annonce stod i

Sorø Amtstidende.

Tirsdag den 22. april 1856

Avertissements.



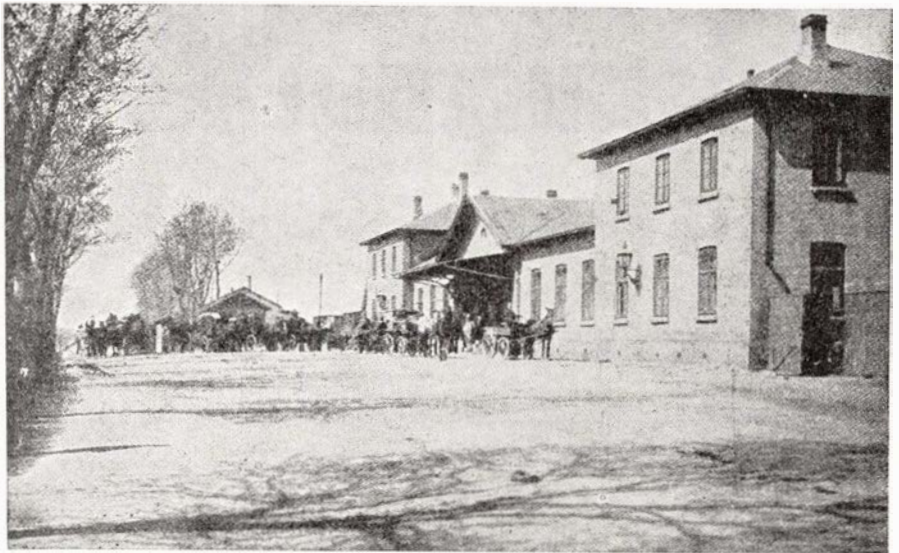
Sjællandske Jernbane.

I Forventning af allerhøieste Tillædelse vil Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Korsør blive aabnet til Afbenyttelse for Publikum Søndagen den 27de dennes, og fra samme Tid ophører den særskilte Drift af den Kjøbenhavn-Roeskilde Bane efter det hidtil gjældende Driftsreglement for samme.

Nu 100 år senere virker denne annoncefornem kuriøs, men vejen til læserne er stadig den samme som dengang - gennem:

Sorø Amtstidende

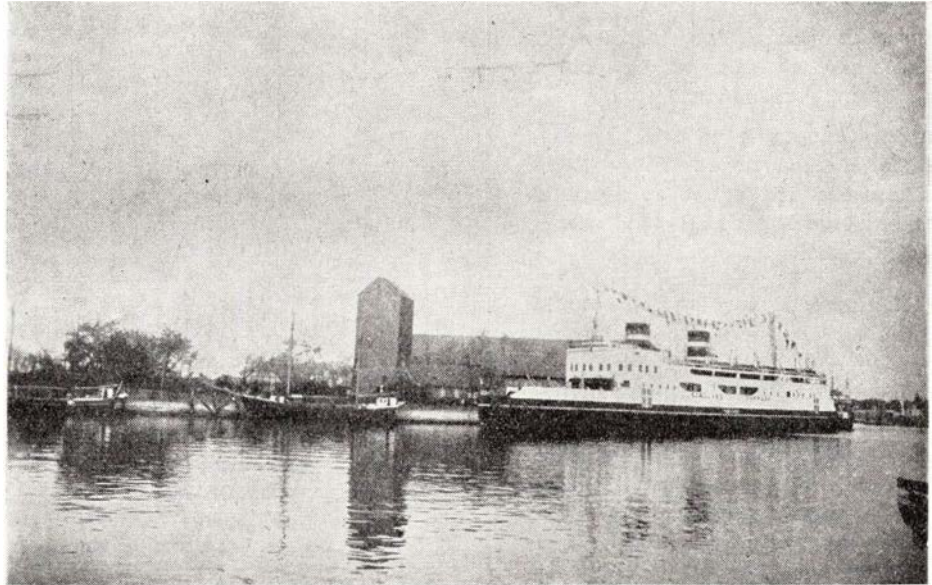
Sjællands store provinsblad . . .



Slagelse station 1856

Slagelse
Centralvarmeforretning
og Maskinværksted
 v/ Dam Hansen Ingeniør M. af l.
 Spec.: Centralvarme og Oliefyr
 Telf. 1025 - 3447

Kiosken
 BANEGAARDEN - SLAGELSE



KORSØR — er færgernes by

TH. RASMUSENS SØNNER

Kul . Koks . Korn . Foderstoffer

Korsør . Tlf. *106 & *70

KÄHLERS TEGLVÆRK

Korsør . Telefon *380

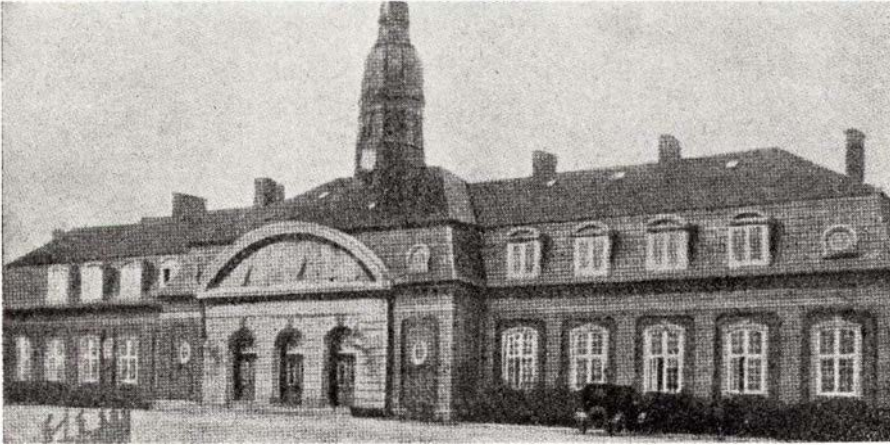
Tagsten, røde og gule Facadesten
Drænrør - Mangelulsten - Isolationsten
Bauma Blokke - Staaltegl

Korsør Glasværk A/s
DANSK VINDUESGLASVÆRK



Th. Rasmusens
Trælæstforretning
Korsør

Leverandør til Storebæltsoverfarten siden 1856



KORSØR

Afviklingen af den intensive trafik over Storebælt giver ikke jernbanemanden af idag mange stunder til at lade tankerne beskæftige sig med det forbigangne, men når Korsør banegård den 27. april 1956 fylder 100 år, giver denne mærkedag naturligvis stødet til, at man et øjeblik standser op og lader blikket gå tilbage.

100 år er en lang tid. Ja, der er dem, der mener, at om 100 år er alting glemt, men det er dog ikke helt rigtigt i dette tilfælde.

På Korsør banegårds loft opbevares nogle støvede pakker med gamle, guldne papirer, stationens arkiv fra 1856.

Takket være dette er vi i nogen grad i stand til at genkalde os stemningen og atmosfæren omkring den begivenhed, som åbningen af den vestsjælland-

ske banestrækning Roskilde---Korsør var.

Efter at have været inspektør ved banegårdsanlægget allerede siden oktober 1855 modtog den vordende stationsforstander i Korsør Jørgen Salomon ved skrivelse af 2. marts 1856 fra Direktionen for den sjællandske Jernbane:

»Da de regelmæssige Prøvefarter paa Jernbanen imellem Roskilde og Korsør skulde begynde senest 1' April d. A.« ordre til

»snarest muligt at begive Dem til den for Dem bestemte Post«.

Med skrivelserne fulgte eksemplarer af:

»De fuldstændige Instructioner

Lønningsreglementet

Uniformsreglementea

Signalbogen

De særskilte Instructioner for Expeditører, Togførere og Conductører og Taxterne.«

Endvidere meddeltes det stationsforstanderen, hvilket medhjælpspersonale (navngivet), der var ansat på hans station, nemlig:

»1 Iilgodsexpediteurer

1 Vareexpediteurer

1 Billetteurer

1 Vognmester

1 Portner og Bud

1 Lampist, og 5 Dragere«

og om hvilket det hedder:

»— der vilde blive beordrede til at øge sig til deres Poster og melde sig for Dem senest den 12' April og for hvis Instruction De vilde drage Omsorg.

Ligesom De selv vil have at anlægge den anordnede Uniform til Banens Aabning, der ventes at finde Sted i sidste Halvdel af næste Maaned, saaledes ville De instruere de under Dem ansatte Embedsmænd og Betjente om det samme, forsaavidt de selv skulle forsyne sig med Uniformer.

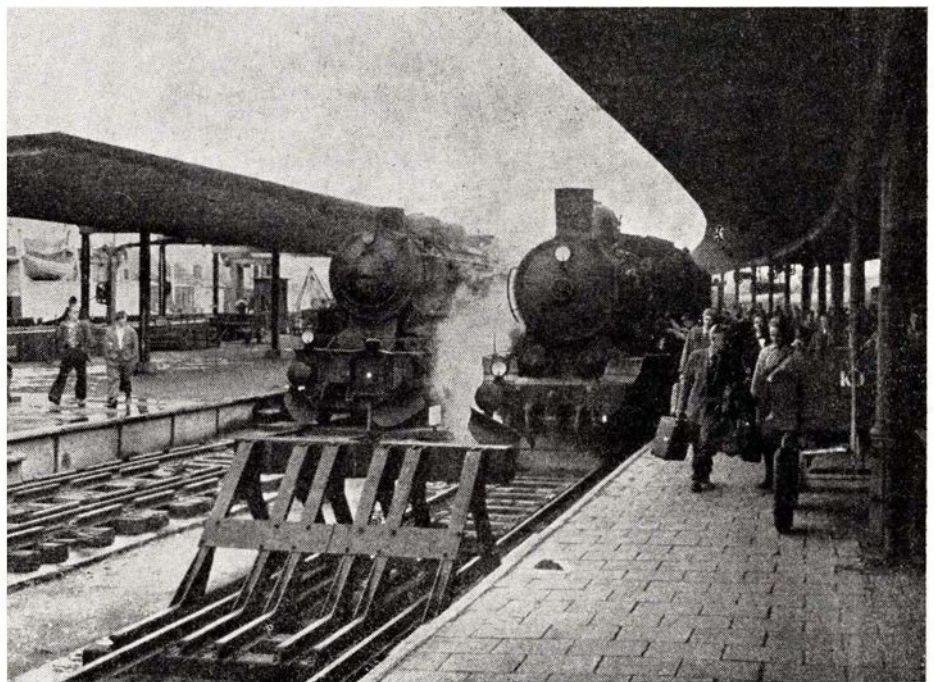
Angaaende det Antal faste Stationskarle, som vilde blive ansatte paa Deres Station, vil De erholde nærmere Underretning, midlertidigt kan De for passende billig Dagløn antage de fornødne Folk til Rensning og Ordning af Sporskifter og øvrige absolut nødvendige Arbejder paa Banegaarden.«

Herefter var man kommet så vidt, at prøvekørslerne kunne begynde.

I dette øjemed udsendte Jernbanedirektionen den 5. april nedenfor gengivne cirkulære, der i sin form kan siges at være den spæde begyndelse til et sikkerhedsreglement.



Stationsforstander E. Petersen, Korsør



Tog 25 ankommer til Korsør

Circulaire.

Idet der herved fremsendes trykte Schemata over den Orden, hvori Provedfarterne paa den roeskilde-korsoriske Jernbane agtes foretagne, bestemmes tillige Følgende til Jagttagelse:

I. Paa Banens 1ste Afdeling kjøre Togene saaledes:

1) Extratogene gaar fra Kjøbenhavn til Roeskilde:

Den 6te April Kl. 8 Form., efter Ankomst af 1ste Tog fra Roeskilde, der fører Signal for Extratog.

Den 11te, 14de, 15de og 17de April afgaar Extratogene fra Kjøbenhavn Kl. 7 præcis og krydse 1ste Tog fra Roeskilde ved Taastrup, hvilken Station intet af Togene maa forlade forinden det andet Togs Ankomst. Extratoget fra Kjøbenhavn holder paa Hovedsporet, der skal være ryddeligt.

Den 16de afgaar Toget fra Kjøbenhavn Kl. 11 Form.

2) Den 7de, 11te, 14de og 16de afgaar Extratogene fra Roeskilde til Kjøbenhavn saa snart som muligt efter Afgang af 3die Tog fra Roeskilde, nemlig omtrent

den 7de Kl. 5
— 11te — 9
— 14de — 7
— 15de — 9
— 16de — 4

Saaframt de indgaende Extratog den 11te og 15de ankomme saa tilbids til Roeskilde, at de ikke kunne naae Kjøbenhavn forinden Kl. 10½, skulle de oppebie tredie ordinære Tog fra Kjøbenhavn paa Taastrup Station, hvor de holde paa Hovedsporet, medens de ordinære Tog kjøre ind paa Perronsporet. Extratogene maa ikke forlade Roeskilde senere end Kl. 10½, i modsat Fald skulle de oppebie Ankomsten af tredie Tog fra Kjøbenhavn. Stationscheferne skulle underrette hinanden om Togenes Ankomst og Afgang ved den elektriske Telegraph og give Togsførerne de fornødne Ordre for at sikke imod, at flere Tog ad Gangen ere i Bevægelse i modsat Retning paa Linien imellem Kjøbenhavn og Taastrup eller Taastrup og Roeskilde.

3) Om hvorvidt det indgaende Extratog den 17de strax skal retournere til Kjøbenhavn forbeholdes nærmere Ordre.

4) Toget, som kommer fra Korsør om Formiddagen den 17de, forbliver i Roeskilde til om Eftermiddagen.

II. Paa den roeskilde-korsoriske Bane krydse Togene hinanden den 16de og 17de i Ringsted. De fra Kjøbenhavn kommende Tog kjøre ind paa Hovedsporet og de fra Korsør kommende Tog paa 2det Spor. Intet af de ankomende Tog maa under nogen Omstændighed atter forlade Ringsted Station, forinden det i modsat Retning gaaende Tog er ankommet, eller der er givet sikker Underretning om, at det ikke vil komme og ikke befinder sig paa den frie Bane.

III. Ved Opflag i Inspectionscontoirerne paa Kjøbenhavn og Korsør Banegaarde er den Tjenesteorden angiven, hvorefter Togpersonalet har at rette sig og hvorpaa Banegaards-Inspecteurerne ville gjøre det opmærksom. Tjenesteordenen for Maskinpersonalet bestemmes af Maskininspektøren.

VI. Paa Kjøretapporterne for Extratogene anføres Navnene paa de medfølgende Locomotivførere, Fyrbodere, Togsmede, Togsførere og Conducteurere.

Directionen for den Sjællandske Jernbane, den 5te April 1856.

Rothe.

Prøvekørslerne synes imidlertid ikke at have forløbet helt programmæssigt, idet prøvetoget fra Korsør den 16. april »paa Grund af indtrufne Omstændigheder« måtte aflyses.

Stationsforstander Salomon må have haft en travl tid i denne periode.

Bortset fra prøvekørslerne har han måttet lægge sidste hånd på klargøring af banegården til indvielse og kongemodtagelse.

Så sent som den 15. april får han svar på en forespørgsel om anskaffelse af diverse genstande til stationen samt om indbinding af diverse protokoller, idet man efter at have konfereret med direktør Rothe (kunne man mon idag ulejlige en generaldirektør med sligt?) meddeler, at

»1 dusin Spyttebakker vil blive anskaffet her og udsendt.

Det nødvendige Antal Vandkaraffer med Glas og Bakker maa paa Grund af Vanskelighederne ved Indpakningen og Forsendelsen af saadanne Gjenstande helst anskaffes af Dem selv paa Stedet.

Journalen over Togenes Afgang- og Ankomsttider og do for Billetteuren vilde De selv besørge indbundne.«

Banens åbning

Endelig oprandt da den store dag — 26. april 1856 — hvor banens højtidelige åbning fandt sted.

Repræsentanter for hovedstadspressen var ikke indbudt, og det er måske årsagen til, at der ikke findes noget større referat af begivenheden.

Korsør Avis bringer dog mandag den 28. april 1856 følgende artikel:

»Da Festtoget med Hs. Maj. Kongen i Løverdags ankom til Banegaarden begav Allerhøistsamme sig med Gemalinde og Suite samt Byens Honoratiore, til den ny, af Englænderne byggede Bro, som forbinder Byen med Jernbanen og derfra ad den ny anlagte Vej hen til den electricke Telegraph-Station, hvor

han opholdt sig i henvend en Time og lod correspondere med landets forskellige Stationer.

Efter at have inspiceret en Deel af Havnen begav Allerhøistsamme sig tilbage til Banegaarden, hvor der i et af Localerne, der i Anledning af Højtideligheden var festlig smykket med Flag og Emblemer, af ernbanedirectionen var arrangeret en Dejeuner, hvori samtlige Banens Embedsmænd deeltog.

Skaalerne for Hs. Maj. Kongen og for Danmark, som udbragtes ved Bordet, ledsagedes med 27 Salutskud fra Fæstningen og fra Vagtskibet.

Kl. 5½ afgik Festtoget under Kanonsalut og Mængdens Hurraraab atter herfra.

Banegaarden saavel som hele Stationspladsen vare smagfuldt udpyntede med Flag og Krands, og Hs. Maj. udtalte sin Allerhøieste Tilfredshed i de varmeste Udtryk til Banedirectionen for det smukke Arrangement.«

At banedirectionen forventede stor tilstrømning af tilskuere til indvielsen fremgår af en stationsforstanderens meddelt ordre til, at anmode det stedlige politi »saavidt muligt at yde Assistance til Vedligeholdelsen af Ordenen paa Banegaarden«, ligesom hele stationsterminen blev afspærret for uvedkommende.

Allerede dagen efter indvielsen blev banen åbnet for regelmæssig drift. Ganske vist ikke af store omfang:

Datidens køreplan omfattede kun 2 persontog og 1 varetog daglig i hver retning.

Til togenes betjening var udsat 1 togfører og 4 konduktører.

Allerede fra den 5. maj 1856 viser det sig dog nødvendigt, at omdanne 2 af konduktøreturene til særlige pakmesterture idet direktionen den 22. maj 1856 bestemmer:

»For at undgaae de Uordener med Passagerbagage og Iilgodset, som hid-

til har fundet Sted ere nu satte enkelte Conducteurer til at fungere som Pakmestre ved alle Tog undtagen de, som falder paa deres Fridag, og paalæges det Togførerne paa det aller Nøieste at paase, at Bagagen fuldstændigt sorteres paa Reisen og nøiagtigt udleveres paa stationerne, da Uorden i denne Henseende i Fremtiden ufravigelig vil medføre Straf.«

Det var imidlertid ikke blot det kørende personale, der havde truslen om »Straf« hængende over hovedet.

Mange mulker

Mulker regner også ned over det på stationen tjenestegørende personale.

Således hedder det i en skrivelse af 4. juni 1856 til stationsforstanderen:

»Paa Grund af de af Dem i Skrivelse af 29. f. M. meddelte Oplysninger angaaende Læsningen og Pakningen af een til Kjøbmand L. N. Rottwitt i Roskilde afsendt Balle med Manufacturvarer har Directionen navnlig i Vareexpediteurens korte Tjenestetid troet at kunne finde Undskyldning for den mindre forsvarlige Behandling af disse Varer, at han for denne Gang kan fritages for vort Erstatning af Beskadigelsens Værdi.

Derimod vil han have at betale en Mulct af 10 Rdl. og ville de Dragere, der have gjort Tjeneste ved Varernes Læsning, ligeledes blive at mulctere, hver paa 4 Sk.

Alle disse Mulcter ville komme til Afdrag paa indeværende Maanedes Lønningsslister.

Herom vilde De underrette de Paa-gjældende og derfor indskjærpe dem større Paapasselighed i Udførelsen af Deres Forretninger for Fremtiden.«

Også problemer som rangeruheld og godsbeskadigelser ved uforsvarlig stød-rangering kendtes dengang, og søgtes imødegået ved tildeling af mulker.

Der var sikkert endnu mangt og me-

Vin... saa

KORSØR VIN=IMPORT ^{A/S}

FRANCO OVER HELE LANDET MED DSB

HAVNEGADE 15 . KORSØR . TELF. 315+

DETAIL & EN GROS

get af interesse i de gamle papirer, men den begrænsede plads tillader ikke her at foretage en gennemgang af banegårdens historie gennem de 100 år på basis af arkivet, men i korte træk skal dog anføres lidt om banegårdens udvikling og dennes betydning for byen.

Korsør's første banegård, der iøvrigt eksisterer endnu, idet den nu bliver anvendt som »godsbanegård« med varehus, godsekspedition samt bolig for stationsforstander og godsekspeditor, var sikkert efter datidens forhold ret stor, men virkede ubetydelig i forhold til den anselige bygning »Hotel Store Belt«, der samme år (1856) blev opført umiddelbart nord for stationsbygningen efter tegning af professor Herholdt efter forbillede i den gamle renæssanceherregård »Hesselager« på Fyn.

Direktionen for den sjællandske Jernbane gav den 9. juni 1856 ejeren af hotellet (Gjæstgiveriet) tilladelse til »at anlægge en bedækket Gang mellem Hovedbygningen paa Korsør Banegaard og det ham tilhørende Gjæstgiveri.«

Den nordre gavl i hovedbygningen på Korsør gamle banegård bærer endnu idag mærker efter tilmuringen af den overdækkede passage.

Banegården viste sig imidlertid stor nok til at bestride de første årtiers trafikbehov.

Banens åbning gav nemlig ikke den ventede opgang for byen.

Den hidtil store handel med landboerne i oplandet gik til Slagelse, kole-raepidemien i 1857, pengekrisen samme år voldte en dybtgående depression og nedgangstiden fra banens åbning holdt sig til langt ind i halvfjerdserne.

Hvorvidt der er nogen sammenhæng mellem den opgangsperiode, der indtrådte for byen Korsør sidst i halvfjerdserne og den i 1883 etablerede færgeoverfart Korsør—Nyborg er vanskelig at bedømme, men i hvert fald står det klart, at færgeoverfarten har været årsag til Korsør stations rivende udvikling gennem tiderne.

Storebæltstrafiken

Nedenstående tal giver et lille indtryk af stigningen i færdselen over bællet, der i 1884—85 androg

141.339 rejsende

21.658 tons gods.

I 1954—55 ca. 4,5 million rejsende og 2,1 million tons gods, hvortil yderligere kommer overførselen af motorkøretøjer, der i 1931 udgjorde 79.566 køretøjer og i 1955 udgjorde 584.605 køretøjer.

Til bestridelse af sin andel af denne store arbejdsmængde viste Korsør gamle station sig omkring århundredskiftet at være utilstrækkelig.

Ved færgeoverfartens etablering blev kun anlagt et færgeleje — det nuværende 2. leje.

Allerede 1887—88 blev det nuværende 3. færgeleje anlagt, og i 1904—06 fik stationen sit 3. færgeleje, det nuværende 1. leje.

Dette sidste blev anlagt i forbindelse med bygning af en ny banegård, der fuldførtes i 1907 og blev indviet den 21. januar samme år i overværelse af Kong Frederik den 8.

Opførelsen af hovedbygningen blev forestået af professor H. Wenck, der lagde stor vægt på facadens udsmykning. Meget hurtigt viste den nye station sig at være for lille.

Man havde ved anlægget ikke forudset det nye problem: overførsel af motorkøretøjer.

Fra 1930 blev det nødvendigt at udskille overførslen af disse som en særskilt overfart fra det i samme år oprettede automobilfærgeleje.

Selv om der efterhånden er anskaffet 3 automobilfærger har en væsentlig del (ca. halvdelen) af motorkøretøjerne hidtil måttet overføres fra jernbanefærgelejerne, hvilket har medført en ret generende færdsel med biler på perronerne — ofte samtidig med ekspedition af tog til og fra færger.

Der er dog nu udsigt til, at denne gene vil kunne ophøre eller i væsentlig grad mindskes, når den nye overfart Knudshoved — Halskov etableres, forventelig fra sommeren 1957.

Men også til bestridelse af person-

og godstrafiken er den nuværende station blevet for lille, og en kommende udvidelse af banegårdsanlægget imødeses med længsel.

Korsør stations udvikling fra banens åbning har heller ikke kunnet undgå at sætte sig spor i personaleantallet.

Dette er nu for stationstjenestens vedkommende vokset til 235 mand, hvortil kommer de ved togtjeneste, maskintjeneste og banetjeneste beskæftigede 290 mand.

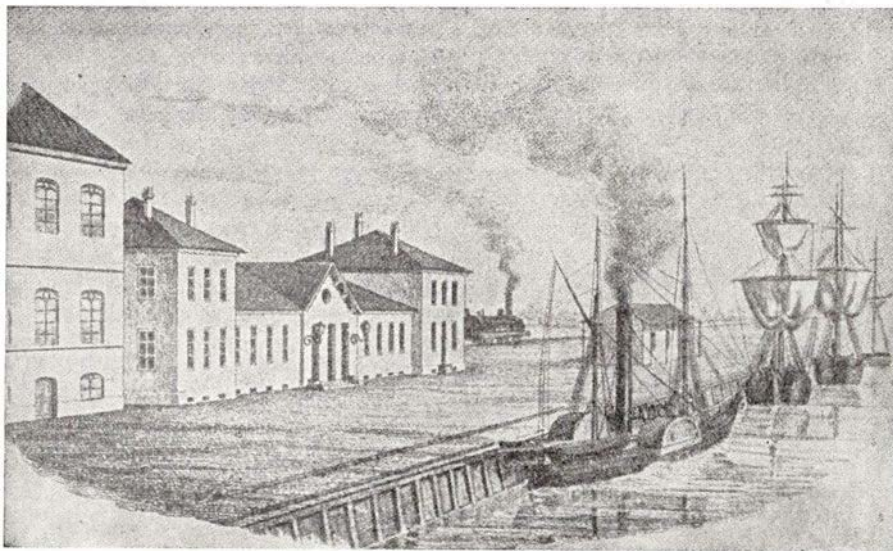
I de forløbne 100 år har banegården haft 8 stationsforstandere.

Da færgeberedskabet ved Storebæltsoverfarten gennem årene er steget betydeligt, er også personaleantallet beskæftiget ved overfarten vokset stærkt, således at der nu til bestridelse af denne have ca. 700 mand (i sommertiden ca. 900) foruden 350 mand (i sommertiden 450 mand) tilknyttet færgerestaurationserne.

Har anlægget af flere landskendte industrivirksomheder i Korsør omkring 1870—1900 bevirket en opgangstid for byens handel og skibsfart, er der vel næppe tvivl om, at banens (og dermed overfartens) rivende udvikling i lige så høj grad har fået betydning for byens trivsel og velfærd, omend på en noget anden måde, end man ved banens åbning havde tænkt sig.

Et jubilæumsønske på 100-års dagen må være: fortsat udvikling for trafikken på den jubilerende vestsjællandske banestrækning og samtidig, at Korsør banegård må få muligheder for tilfredsstillende afvikling af trafikken.

E. Petersen,
stationsforstander.



Korsør banegård 1856

Storebælts overfarten

Færgefarten over Storebælt åbnes i 1883:

Forøgelsen af trafikken over strækningen København — Roskilde bevirkede som lige nævnt, at denne strækning i 1874 forsynedes med dobbeltspor, men en tilsvarende udbygning med dobbeltspor for strækningen Roskilde — Korsør blev også hurtigt aktuel. Til denne udvikling bidrog især etableringen af færgefarten mellem Korsør og Nyborg samt en i 1886 gennemført udvidelse af toggangen.

I 1872 etableredes dampfærgefarten mellem Strib og Fredericia, hvor den lille dampfærge »Lillebælt« indsatte i driften. 5 år senere var trafikken over Lillebælt vokset så meget, at endnu en færge, der fik navnet »Fredericia«, måtte anskaffes og indsættes i driften. Trafikken var i de 5 år mere end fordoblet, og det stod efterhånden klart, at en tilsvarende færges fart burde etableres over Storebælt. Ved åbning af en sådan færges fart ville det blive muligt at sende varepartier og andet gods mellem samtlige landets jernbanestationer uden omladning, og derved ville ikke ubetydelige omkostninger ved omladning m. m. kunne spares, der ville også indvindes megen kostbar tid, kort sagt: fordelene ved åbning af en færges fart over Storebælt ville være en begivenhed af overordentlig stor betydning.

Men hvor ejendommeligt det end lyder, så havde sagen ikke det sjællandske jernbaneselskabs interesse. Efter selskabets mening ville der højst kunne blive tale om overførsel af 4 til 6 vogne om dagen, og det var alt for lidt til at berettigede investeringen af de mange penge, som anskaffelse af to færger, anlæg af færgeløjer i hver af de to overfartsbyer og øvrige nødvendige anlæg, fordrede. Af disse og andre årsager stod sagen i bero i flere år, og først efter at staten i 1880 havde overtaget det sjællandske jernbaneselskab og sammensluttet dette med de jysk-fyenske statsbaner til Danske Statsbaner, kunne man tage fat på at realisere planerne om etablering af færges fart over Storebælt.

Ved lov af 23. april 1881 vedtog rigsdagen etableringen af dampfærges fart over Storebælt, og den 1. december 1883 kunne overfarten åbnes. Til bestridelse af overfarten var anskaffet 2 dampfærger, »Korsør« og »Nyborg«, foruden

nogle almindelige skibe, og endvidere var bygget et færgeløje i hver af de to overfartsbyer.

Åbningen af færges fart over Storebælt bevirkede naturligvis ret omfattende ændringer i de bestående stationsforhold i såvel Korsør som Nyborg. I Nyborg flyttedes banegården ned på selve havnen, medens man fremdeles benyttede den hidtidige station i Korsør. Stationsbygningen i Korsør erstattedes dog med den nuværende bygning i 1906, men de hyppige udvidelser af færges havnene gav dog anledning til stadige udvidelser indenfor de rammer, et var muligt.

Som ventet blev åbningen af dampfærges fart over Storebælt en stor succes. Trafikken over bæltet steg overordentlig meget, og allerede 20 år efter overfartens åbning var antallet af fær-

ger i fart over bæltet fordoblet. I takt hermed forøgedes færgeløjernes antal i de to overfartsbyer, men en yderligere storstilet udvikling af overfarten kunne forudses.

Halskov—Knudshovedruten.

I årene efter sidste verdenskrig er trafikken over Storebælt — især hvad angår overførselen af biler — steget meget betydeligt, og yderlig stigning vil kunne påregnes i de nærmest følgende år. De danske statsbaner har indenfor de givne muligheder søgt den stærke trafik afviklet så godt som muligt, og der er siden 1945 dels gennem færges anskaffelser og dels ved bygning af et nyt færgeløje i Nyborg søgt tilvejebragt så gode overfartsforhold, som pladsforholdene i de eksisterende kommunale havne i Korsør og Nyborg tillader.

Da den forventede stigning i trafikken imidlertid kan påregnes at stige så me-

Automobilfærge konkurrencen i 1954



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

get, at en forsvarlig afvikling af denne med de eksisterende anlæg må skønnes uforsvarlig, og da alle udvidelsesmuligheder i de eksisterende færgehavne er udnyttet, og endvidere da spørgsmålet om bygning af en Storebæltsbro så langt fra er afklaret, og denne bro i gunstigste fald først kan være færdig om 15 à 20 år, har man fra statsbanernes side ment det påkrævet at søge tilvejebragt en anden løsning på de opståede problemer. Man har derfor set sig om efter andre muligheder for løsning af opgaven: at skaffe udvidelsesmuligheder for færgefarten. Resultatet er blevet det foreliggende projekt — populært kaldet Halskov — Knudshoved-ruten — hvorefter der foreslås bygget to nye færgehavne henholdsvis i Revkrogen syd for Halskov Odde på Sjællands-siden og nord for Knudshoved på Fyns-siden. — Den nye overfart er specielt påregnet anvendt til overførsel af motorkøretøjer, idet jernbanetrafikken fremdeles agtes befordret af den eksisterende rute mellem Korsør og Nyborg. Det fremsatte forslag indeholder endvidere anskaffelse af en ny bilfærge, som for at tilvejebringe en større overførselskapacitet end de hidtil anskaffede automobilfærger foreslås bygget med to dæk til biler, hvorved overførselskapaciteten vil komme op på ca. 200 motorkøretøjer pr. tur.

Trafikminister Carl Petersen forelagde forslaget for folkettingen den 18. februar 1954, og projektet med tilhørende forbindelsesveje er siden vedtaget i den her skitserede skikkelse.

I november 1954 påbegyndtes arbejderne på begge sider af bæltet. Fem af Danmarks største entreprenørfirmaer — Christiani & Nielsen, Saabye & Lerche, Højgaard & Schultz, Melchior & Voltejen samt Monberg & Thorsen — er gået sammen i et konsortium for at løse opgaven. Projektet er påregnet færdigbygget i påsken 1957, men men om denne termin kan overholdes, afhænger af mange ting, som det ikke vil være muligt at udtale sig om i dag.

De to færgehavne bliver omtrent ens. I hver af dem bygges foreløbig 2 færge-

lejer, hvoraf det ene specielt skal benyttes af den nye todækkerfærge. I Halskov bygges desuden et simpelt færgeleje, som skal benyttes af m-f »Freja«, hvis forende ikke passer ind i de andre færgelejer. Ved projekteringen af færgehavnene har man iøvrigt taget hensyn til det ønskelige i at kunne holde færdselen fra færgerne fri af trafikken fra parkeringspladserne, ad ramper føres således modgående trafik over eller under hinanden; princippet er ved todækkerfærgens leje endog så gennemført, at der samtidig kan indlades biler på øverste dæk og køres biler i land fra nederste.

Den nye færge:

Den nye færge bygges som nævnt således, at der bliver to dæk til biler, og overførselskapaciteten påregnes at blive ca. 20 køretøjer pr. tur. Færgeren, der søsattes i februar i år fra Helsingør Skibsværft, får en længde på 106,5 meter, bredden bliver 17,7 meter og dybtgåendet 4,5 meter. Dette vil sige, at færgens dimensioner stort set svarer til de senest anskaffede Storebælts-færger. Færgeren udstyres med to 6-cylindrede 2-takts dieselmotorer med turboladning, af type B & W 650-WBF-90, med 7450 IHK = 6600 BHK, som med 200 o/m vil kunne give færgen en fart på 18 knob, idet der dog kun påregnes sejlet med 80 pct. belastning af motorerne = 16 knob. Færgeren fik i dåben navnet »Halskov«.

De påregnede forbedringer ved overfarten:

Sejllængden på den nye overfart bliver 10,3 sømil (18,9 km) mod 13,5 sømil (25,0 km) på færgeruten Korsør — Nyborg. Tidsgevinsten bliver ca. 15 minutter, ligesom en færge nu vil kunne udføre 6 à 7 dobbeltture i den aktuelle tid af døgnet mod nu 5.

På den nye overfart agtes anvendt 3 bilfærger, nemlig foruden »Halskov« også m-f »Broen« og »Freja«. — M-f »Heimdal« agtes fremdeles benyttet på Korsør — Nyborg-overfarten. Med de 3

nævnte færger på overfarten vil der kunne udføre 20 dobbeltture i døgnet foruden eventuelt 1 natur særligt beregnet for lastbiler. Herved skulle det være muligt at overføre ca. 1200 biler i hver retning. Yderligere kan under spidsbelastning eventuelt indsættes m-f »Dronning Ingrid« eller en anden jernbanefærge.

Med den nye færgerutes åbning vil overførselskapaciteten over Storebælt forøges væsentligt. Ved spidsbelastning vil man nemlig som hidtil kunne anvende jernbanefærgerne, og derfor vil ved særlige lejligheder som f. eks. påsken kunne overføres et langt større antal biler end de nævnte 1200.

Skulle behovet for flere færger på overfarten blive aktuelt indenfor de nærmeste år, vil det i de nye færgehavne uden vanskeligheder være muligt at anlægge flere færgelejer, der nævnes op til 10 i hver havn. Skulle det komme så vidt, vil det derved være muligt at overføre langt flere biler, end der indenfor samme tidsrum kunne køre over en eventuel Storebæltsbro, så det vil ses, at der er store perspektiver i de igangværende arbejder.

Endelig bør det nævnes, at de igangværende arbejder med de projekterede motorveje til de nye færgehavne ikke vil være overflødige ved en eventuel bygning af en Storebæltsbro. Ved udformningen af projektet er der taget hensyn hertil, og man kan således måske sige, at de første spadestik til den så meget ønskede Storebæltsbro allerede er taget.

Ib V. Andersen.

Villy Nielsen

Murermester

Udfører Arbejder for D.S.B.

Nyvej 3 Telf. 941

Korsør

. . . det er Kvalitetsbrød fra

Thers Bageri

Algade 39
Korsør . Tlf. 86

. . . man forlanger

Leverandør til DSB



Werner Schwartzlose



FORD MOTOR COMPANY 1/5



Helautomatiske anlæg for telefoni på VHF ..

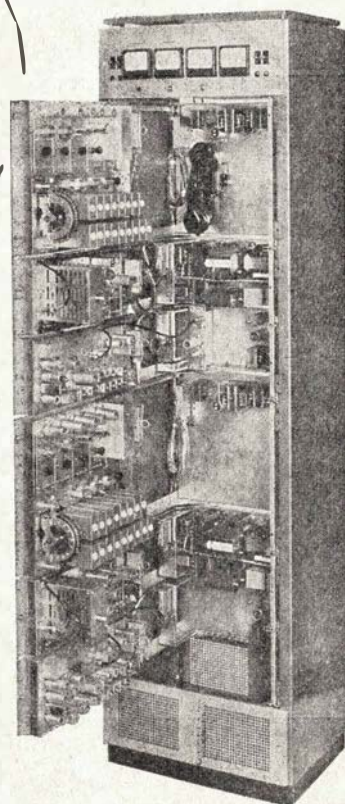
er eet af vore specialer. — Således har vi bl. a. leveret de anlæg, som DSB anvender til forbindelse mellem færgerne og Statsbanernes Interne telefonnet på ruterne: Korsør—Nyborg, Kalundborg—Aarhus, Helsingør—Helsingborg og Faaborg—Mømark.

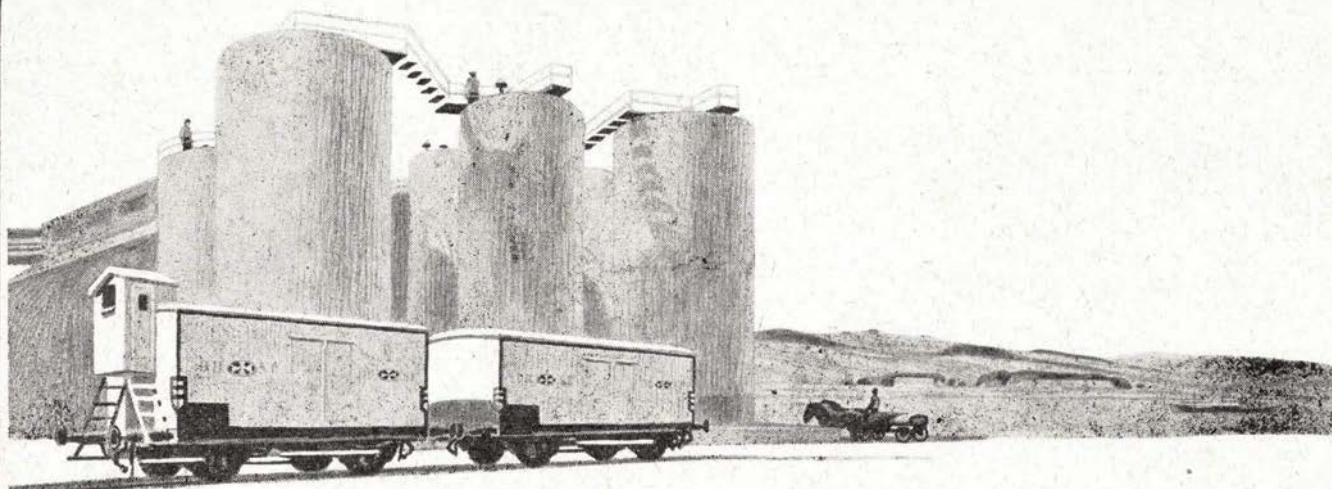
— Af vort øvrige fabrikationsprogram kan vi nævne: Faste stationer med indtil 250 watts effekt. — Mobile stationer — Bærbare anlæg. — Multikanals anlæg. — FM-radiofonistationer m. v.



Storno

FABRIK FOR RADIO KOMMUNIKATIONS UDSTYR
AFDELING AF DET STORE NORDISKE TELEGRAF-SELSKAB
VED AMAGERBANEN 21-23 . KØBENHAVN S . SU. 6800





Det hænder, at man alene forbinder DE DANSKE SPRITFABRIKKER's produktion med akvavit: det har sin naturlige forklaring deri, at det er Aalborg Taffel Akvavit, der har gjort Spritfabrikkernes navn kendt verden over. Sandheden er imidlertid den, at sprit til drikkeformål i dag kun andrager en lille del af Selskabets samlede produktion, ca. en tiendedel.

DE DANSKE SPRITFABRIKKER's forskellige produkter møder De overalt herhjemme: gæren i brødet på morgenbordet og i andet godt bagværk - spritten i kølervædsken til automobilet, i hårvandet hos frisøren, i rengøringsmidlerne i køkkenet, i krudtet i patronerne, i lægemidlerne på hospitalerne og i medicinskabet, i bogtrykernes og bogbindernes værksteder, i eddikebryggerier og i laboratorier, hos fabrikanterne af måleinstrumenter og termometre og mange andre steder i industri og håndværk - og så

naturligvis i snapsen til frokosten eller til fisken, i likøren til kaffen og i drink'en før og efter middagen hjemme eller på restauration.

Siden 1881 har DE DANSKE SPRITFABRIKKER ved hjælp af videnskab og teknik arbejdet sig frem til at finde rationelle produktionsmetoder med brug af de rigtige råstoffer - først og fremmest fra landbruget: men snart skal der også fremstilles sprit til tekniske formål ad syntetisk vej på den nye fabrik på Amager.

Fabrikkerens virksomhed forener industri og landbrug, produktion og handel. Også statskassen nyder godt af resultaterne gennem de 100-150 millioner kroner, som hvert år direkte eller indirekte går ind i statskassen i afgifter for Selskabets 8 akvavitmærker, de 3 CLOC LIQUEUR'er, CLOC GIN og den første danske på „pot-still“ destillerede CLOC WHISKY.

AKTIESELSKABET DE DANSKE SPRITFABRIKKER

