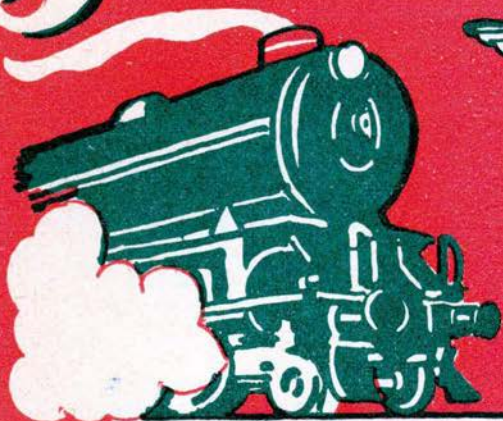


AALBORG PRIVATBÅNER
HOVEDKONTORET
AALBORG
65

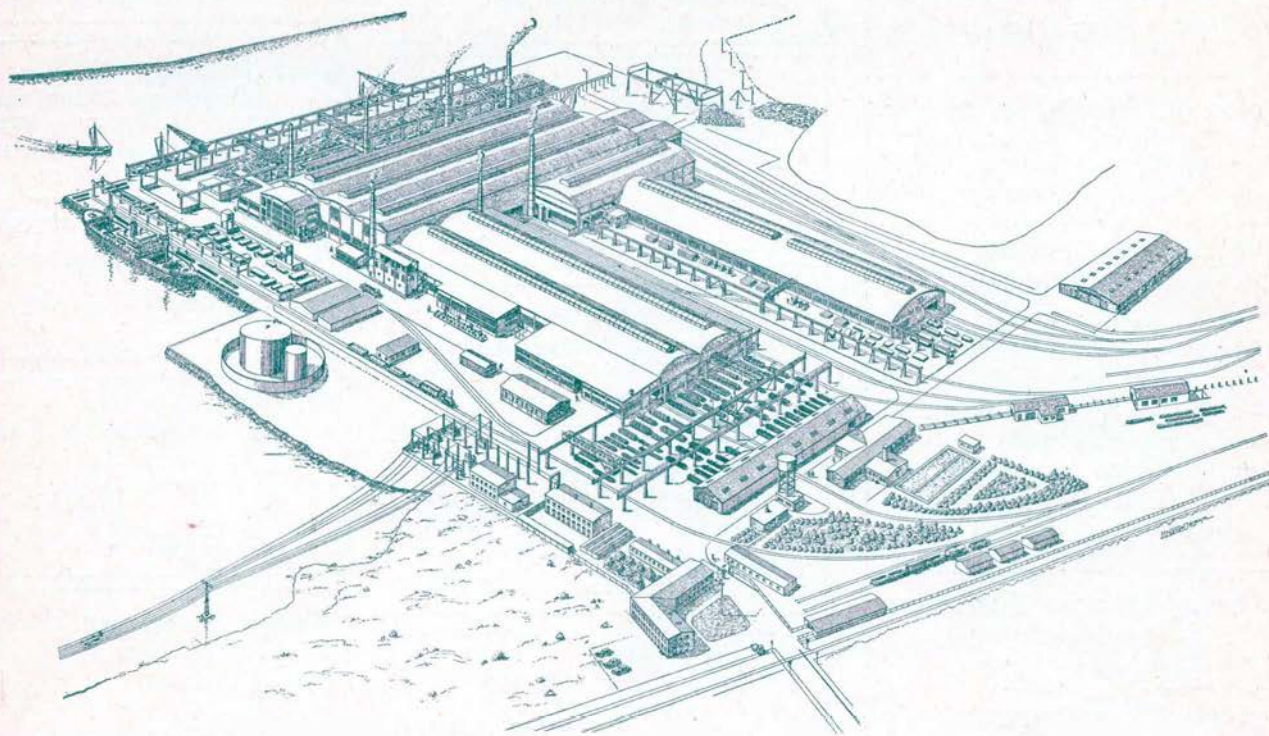
Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



TIDSSKRIFT FOR STATS- OG PRIVATBANEPERSONALET



DET DANSKE STAALVÆRK $\frac{A}{S}$
FREDERIKSVÆRK

Aarhus

Boye
RASMUSSEN

Sølv- og
Guld-
smed

Leverandør til DSB

Reparationer og nyt Arbejde
fra eget Værksted

Aarhus . Frederiks Allé 133 . Tlf. 23408

G. V. Schive

Isenkram - Køkkenudstyr
Lev. til Jernbanepersonalet

Aarhus . Bruunsgade 46-48
Telefon 26191

Nicolin Hansen

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

Aarhus - Odensegade 15 - Tlf. 30454

Tage Trabjerg

Maskinfabrik - Tandhjulfabrik

Aarhus - Finlandsgade 31 - Tlf. 32785

Axel W. Vølcker

Bageri og Konditori

Leverandør til DSB Personale

Aarhus . Chr. Købkesgade 25
Tlf. 22053

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere
Signalføjter - Hornarbejde

Aarhus . Frederiksgade 23 - Tlf. 28468

AARHUS OG OMEGNS BEGRAVELSESFORRETNING

v. E. Haugaard Jensen

Aarhus . Nørregade 1 . Tlf. 35183

Delikatesser . Alt til koldt Bord

Smaa varme retter . Middag, varm
hver dag kl. 11—13 og 16—17.30

SALAMI

AARHUS . FR. ALLE 142 . TLF. 25853

E. Strandgaards Turistfart

anbefales.

Aarhus . Tlf. 60193

Bertrand Hagelquist

Murermester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Aarslev pr. Braband
Tlf. 60282

Gør Deres indkøb ———
hos vore annoncører

Silkeborg

Hjemmebageriet

Friskbagt Brød og Kager
Silkeborg . Søndergade 36
Tlf. 521

Engelbrecht Jakobsen

Brolægger - Terrazo- og Kloakmester
og Vejarbejder

Udfører Arbejder for D.S.B.
Silkeborg - Almindesøvej 26 - Tlf. 409

Husk

Anna Andersens Eftf.

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

RIIS
SKANDERBORG TLF. 500

Manufaktur . Trikotage

E. DAHL

Aut. Elektroinstallatør
Lys - Kraft - Varme
Udfører Arbejder for D.S.B.
Løsning . Tlf. 127

SV. KJELDEN
Aut. Installatør

Udfører Arbejder for DSB
Hovedgaard . Vestergade . Tlf. 74

Anders Andersen

Tømrer- og Snedkermester
Udfører Arbejder for D.S.B.

Langaa . Aagade 17 . Tlf. 41

Kaj Rasmussen

Karup Blikkenslagerforretning
Vand - Gas - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.

Karup . Viborgvej 27 . Telf. 59

M. Dalsgaard

Aut. Installatør v. E. G. O.
og Bjerringbro E/V
Udfører Arbejder for D.S.B.

Bjerringbro . Storegade 8 . Tlf. 113

Bjerringbro Vulkaniseringsanstalt

v. Poul Sørensen

Udfører Arbejder for DSB
Rutebiltj.

Bjerringbro - Reberbanen 1 - Tlf. 62

Vejele

Elektro-Isola

VEJLE

Akkumulatordepotet

WOTAN

Udfører Arbejder for D.S.B.
Vejele . Skovgade 14 . Tlf. 1468

Erik Madsen & Søn

Murermestre - Entreprenører
Nybygning - Ombygning - Reparation

Udfører Arbejder for D.S.B.
Vejele - Ndr. Villavej 1 - Tlf. 3425-1488

A. Moltrup . Læderhandel

Vestergade 24 . Vejele
Tlf. 367

M. Ottesen & Søn

Blikkenslager, Aut. Vand- og Gasmst.
Centralvarme - Ventilationsanl.

Udfører Arbejder for D.S.B.

Danmarksgade 42, Tlf. 327-1341
Fredericia

Anton Schrøder

Aut. Installatør

Udfører Arbejder for Grindstedbanen

Agerbæk - Tlf. 44



Ikast Vulkanise- ringsanstalt

v. Einer Madsen

Udf. Arb. for DSB

Ikast . Østergade 26
Tlf. 140

Jernbane-Bladet



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

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

Stats- og privatbanepersonale:
6 kr. årlig.

Girokonto 600 82

Medlem af
International Tidsskriftsfederation

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

Bolighjernet

THORVALDSENSVEJ 1
TELEFON EVA 6769



H. C. Ørstedsvej (Linie 3)

Thorvaldsensvej (Linie 29)

*Leverandør til Statsfunktionærene gennem en Aarrække
Altid 100 Møblementer paa Lager
Benyt Dem af vort fordelagtige Kontosystem*

SEPTEMBER 1954

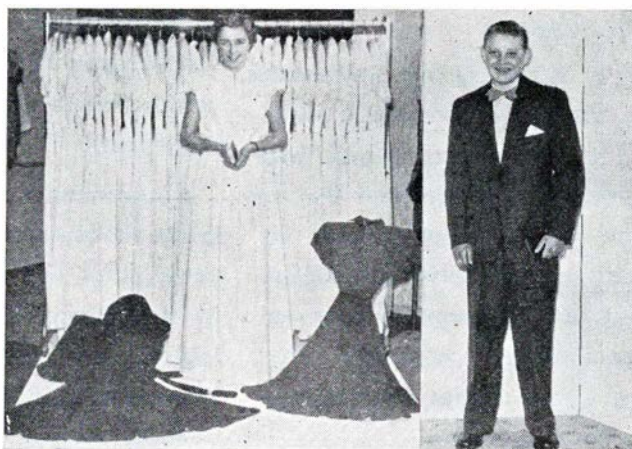
INDHOLD:

Konkurrencen: Baner - Biler	Side 214
Månedens emner	« 215
Beboerne bygger venterum	« 215
Månedens aktuelle	« 217
Det er ikke alle, der ved	« 217
Ny færge »Frederik IX«	« 218
Mens vi venter på tog	« 219
Model jernbane	« 220
Frich's fabriker 100 år	« 222
En døgn med MY nr. 1101	« 224
Det danske Stålvalseværk	« 227
Privatbane nyt	« 230
Månedsmagasinet	« 233
Kalundborg-overfarten 40 år	« 234
Ud og ind	« 234
Hunden på	« 235
Foreningsmeddelelser	« 235

KONFIRMATIONEN

staar for Døren og i mange Hjem Landet over, er der en Pige eller Dreng, der skal gaa over i de Voksnes Rækker.

Da er STJERNE-MAGASINETS Konto-System en stor Hjælp for alle Jernbanemænd, fordi man her kan købe Konfirmationsudstyr paa Kontovilkaar, der passer til lønnen, ligegyldigt hvor i Landet man bor.



Ogsaa for Konfirmationsindkøbene gælder STJERNE-MAGASINETS fine Kundeservice for Jernbanepersonale: Ved dennes evt. Død kvitteres Restgæld paa Kontoen.

Stjerne
MAGASINET 1/2

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS
TELEFON 23611

Konkurrencen: BANER-BILER

Banerne konkurrerer med sig selv...

Det er svært at være jernbane i et land som Danmark, der har så mange muligheder for kommunikation. Næsten alle købstæder ligger ved hav eller fjord med gode havne, vejene er mange og gode, og et utal af biler, busser, lastvogne og småskibe er ude efter hver sin og andres del af transport og trafik. Konkurrencen er hård, og vil jernbanerne fortsat eksistere, må også de tage kampen op. — Dette er altsammen såre naturligt og en følge af udviklingen, men for den enkelte kan det være yderst generende, hvis konkurrenten byder bedre og billigere betingelser, og det gør jernbanerne jo vitterligt i de fleste tilfælde.

Derfor hyler særlig lastbilejere og småskippere op om ufin konkurrence for skatteydernes penge, idet man fuldstændig ser bort fra, at banerne jo netop konkurrerer for at tjene penge til skatteyderne. Man råber op om, at banerne skader den enkelte, private vognmand eller skipper i hans lovlige næring, man

finder det forkasteligt og forargeligt, at banepersonalet søger at hverve kunder, og man forlanger banerne nedlagt, hvis de ikke kan svare sig uden at bruge sådanne midler, som kan skade private skatteydere. Her ser man helt bort fra, at banerne ikke blot er upersonlige væsener, men at de også giver levebrød til antagelig omkring et halvt hundredtusinde mennesker. Hvis banerne nedlagdes, og disse 50,000 gik ud i den private trafik med småskibe, busser, person- og lastvogne, ville konkurrencen blive ganske anderledes følelig. Man ser også bort fra, at banepersonalet ligesom andre er skatteydere, endda af første klasse, altså af den slags der klemmes til sidste øre, noget de private vognmænd nok skal garde sig imod.

Konkurrencen har også på anden måde skabt vanskeligheder for banerne, idet den har tvunget dem til at konkurrere med sig selv. De største, mest benyttede og bedst betjente bilruter indehaves for stør-

stedelen af jernbanerne, og en mængde lastbiler tilhørende banerne, besørger nu godstransporter, som tidligere blev befordret med tog. Endvidere konkurrerer de enkelte banelinier og rejseveje indbyrdes. Således som vort lands geografi er, og som banerne er anlagt, gives der i de fleste tilfælde flere rejseruter, der alle er omtrent lige lange, lige hurtige og lige dyre. F. eks. kan man til Norge og Sverige rejse over Malmö, Hålsingborg eller Frederikshavn, til det sydlige udland over Padborg eller Gedser, mellem Sjælland og Jylland over Fyn eller Samsø, og i Jylland med de mange tvær-, længde- og diagonalbaner er der som oftest flere ruter at vælge imellem. Disse forhold har til følge, at hvis man opretter en hurtig og bekvem forbindelse den ene vej, går det ud over de andre. Man kalder det i sådanne tilfælde for aflastning, men det er dog også en form for konkurrence, man må tage med i betragtning. Det er så sandelig ikke nemt at være jernbane.

Besøg

BIOGRAFEN I VEMB

Forestilling:

Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 20,15
Fredag Kl. 21, Søndag Kl. 17,15 og 19,15

Ærb.
Chr. Frederiksen

Dagers Middag
2 Retter Mad
og Kaffe

325

Banegaardsplads



Telf. 191

Frisklavet Kaffe
hele Dagen
fra Kl. 6,30

Mindre Selskaber
og Spisninger
modtages

Folmer Stenumgaard

Månedens emner...

Socialisering

Foranlediget af, at jernbanerne Thisted—Fjerritslev—Ålborg har søgt koncession på rutebilkørselen mellem Ålborg og Thisted, skriver *Thisted Amtsavis* i en ledende artikel blandt andet følgende:

Om *motivet* er at socialisere kan der måske diskuteres, men dog vel ikke, at for nogle er det også motivet — men *resultatet* hvis det lykkes, kan ikke bortforklares. Socialisering vil sige, at det offentlige overtager hidtil privat drevne og af private skabte virksomheder. Er det ikke det, som sker, hvis banerne får koncession på ruten? Banerne ejes af stat og kommuner i forening, altså af det offentlige. Bilruten er skabt på privat initiativ, oparbejdet fra en beskeden begyndelse, har altid været og er privat ejet.

Der er ikke mulighed for nogen bortforklaring.

Spørgsmålet er og bliver det ganske enkle, om man vil være med til en socialisering, eller man ikke vil det. Der er her i landet et stort parti, som vil have de private erhvervsvirksomheder socialiseret, men det er dog sådan, at flertallet af landets befolkning vil det *ikke*. Det kan ikke gennemføres brutalt og åbenlyst, men det kan listes igennem på et område eller et andet, hvis ikke de, som vil et frit samfund bygget på det private initiativ er på vagt overfor det.

Dette er synspunkter, som en vis del af dagspressen ynder at fremsætte eller foler sig forpligtet til at anlægge, så snart der er tale om banernes overtagelse af bilruter, formodentlig også fordi samme presse mener at burde bekæmpe enhver form for socialisering.

Dette er et politisk standpunkt, som kan være rigtigt eller forkert, som det være vil. Men det er et spørgsmål, om den slags ting med rette kan kaldes for socialisering. Der er jo en ganske væsentlig forskel på, om det offentlige overtager virksomheder, der udelukkende er baseret på

direkte at betjene offentligheden, og som kun trives i ly af offentlig beskyttelse, koncessioner, således som ruebilerne, eller det drejer sig om virksomheder af forholdsvist privat karakter, som t. eks. de fleste fabrikker, handels-, industri og søfartsvirksomheder og landbrug.

Vil man imidlertid kalde det for socialisering, må man samtidig gøre sig klart, at efterhånden som befolkningstætheden

tiltager, næringsvejene og kommunikationen udvikles og levestandarden forhøjes, vil sådanne socialiseringer være en tvungen nødvendighed. Ja, man kan vel endda sige, at samfundets udvikling er betinget af denne form for socialisme. Så kan man, hvis man er imod udviklingen, beklage, at det sker, men man kan ikke standse det, uden at udviklingen går istå.

Hvordan havde det ikke set ud, hvis ikke det offentlige havde anlagt eller overtaget veje og gader, jernbaner, postvæsen, skoler og lærestalter og specielt for byernes vedkommende vandværker kloak-anlæg og sørget for renovationsvæsen m.

Beboerne bygger venterum...

I landsbyen Ferritslev i nærheden af Odense er for nogen tid siden taget et nyt venteskur for rutebilpassagerer i brug. Som det fremgår af billedet er det ikke

depladser er skuret forsynet med en smedejernslygte, hvori ventende passagerer kan tænde en rød lampe og derved bringe rutebilen til standsning.




noget helt almindeligt skur, der er tale om, men måske snarere et blokhus en miniature, som forøvrigt passer godt ind i omgivelserne. Foruden de nødvendige sid-

Skuret er blevet bygget på initiativ af de lokale beboere, og der er så vidt vides ikke ydet tilskud af nogen art fra offentlige myndigheder.

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



DE FÅS I JERNBANE-KIOSKEN



Til JYLLAND
over
HUNDESTED — GRENAÅ

Tog fra København:

Hverdage: 6,19 - 8,19 - 15,19 - 17,19
Søndage: 6,19 - 7,59 - 15,19

m. m.? Alt sådant kan måske også kaldes for socialisering, men ingen fornuftige mennesker vil i dag bestride nødvendigheden deraf.

Man kan heller ikke begrænse det offentlige væsen til at drive de foretagender, som ikke giver direkte økonomisk fordel, og så lade private stryge den profit, der kan opnås i ly af offentlighedens koncessioner. Og man må jo nemlig erindre, at det netop er i ly af koncessioner, at ruterne kan svare sig, var der frit slag for enhver, ville det hele ende i kaos.

l.

Bilist-mentalitet

OG OVERSKÆRINGER

En væsentlig årsag til de mange færdselsulykker er den mentalitet, der efterhånden er oparbejdet hos de bilkørende, og som giver sig udslag i, at man bare kører til og regner det for en selvfølge, at alle andre ser sig for og passer på, så man ikke selv er forpligtet til at gøre det. En mentalitet, der i høj grad synes opmuntret af dagspressen.

Som et eksempel på denne mentalitet udtaler en ålborgenser, der kalder sig en

kender af dødsfælder, i et interview med Jyllands Posten, følgende:

— Jeg passerer til stadighed jernbaneloverskæringer, og jeg er i modsætning til de statsbanefolk, som har udtalt sig til Jyllands-Posten, tilhænger af, at togene stopper for bilerne. Det skal naturligvis ikke foregå på den måde, at togene skal holde og vente evindeligt på at komme over. Men vi har en række farlige overskæringer, hvor det udmærket kan lade sig gøre, at toget standser helt op og sætter langsomt i gang og snegler sig over vejen. Forleden dag holdt jeg ved overskæringen ved Barrit, det var meget svært på grund af sol, storm og andre ting at se blinksignalerne. Nu kender jeg stedet og var meget agtpågivende. Der kom da også et tog farende over vejen lige på en gang — men kun for at standse ved stationen 25 meter længere henne. Kunne toget ikke have taget farten af noget før?

Og sådan er de mange steder i Danmark. For resten ved jeg, at de engelske jernbanebomme altid er drejet hen, så de spærrer for toget. De drejes først ud, når der finder overkørsel sted. Det har den indlysende fordel, at en eventuel forglemmelse fra jernbanepersonalets side ikke bliver så katastrofal, for bommene advarer jo togets fører om, at der er noget galt. Jeg synes, at statsbanernes ledelse og trafikministeriet burde undersøge ganske nøje, hvor mange steder det kan lade sig gøre at lade toget standse ved ubevogtede overskæringer, før det snegler sig over landevejen. Det er mange steder, tror jeg, og ordningen vil hjælpe med til at reducere den samlede risiko betydeligt.

Det er en tankegang, der på mere end een måde taler for sig selv. I et andet større dagblad, hvor der berettes om to biler, som kørte mod jernbanebomme, findes følgende fremhævet med store, fede typer:

»Kun to chaufførers dygtighed og enestående held reddede dem i morges fra sammenstød med tog . . .«

Også dette er et godt eksempel på dagspressens opmuntring af bilistmentaliteten. Nu går de to chauffører og bryster sig af deres heltegerning og enestående dyg-

tighed (forsikringen betaler jo skaden). At de i virkeligheden tydeligt har bevist deres uegnethed og manglende dygtighed ved at køre mod bommene, tales der ikke om tænkes der ikke på.

— fax.

SKAFOTTET

Dårlig service

En indsender klager i Roskilde Social-Demokrat over, at han søndag den 14. august skulle med toget fra Hedehusene kl. 21.00. Toget var imidlertid 35 min. forsinket, uden at der blev givet de rejsende nogen underretning. Nu har Hedehusene ikke noget højttaleranlæg, men alligevel.

Denne undskyldning har Roskilde st. i hvert fald ikke. Her stod vi søndag den 29. august godt 100 mennesker på perron 4, hvor der efter stationens opslag skulle afgå tog til Kh. kl. 22.45. Der kom ingen tog, og der blev ikke givet meddelelse om forsinkelse. Kl. 23.05 blev der i højttalerne på perron 3 meddelt, at der ville afgå tog derfra til Kh. Vi skyndte os så alle over på perron 3. Kort efter kom et til trængsel overfyldt tog. Hvor mange, der kom med her, ved jeg ikke. En togbetjent forsøgte at trænge sig gennem vognen for billettering. Ak, hvilken billettering. Alle, der havde siddeplads, de sov, og de, der stod op, kunne simpelthen ikke få fat i deres billet.

Det er meget godt med reklame og billige weekendbilletter, men det forpligter naturligvis også banerne til at sørge for blot nogenlunde rimelig befordring af de rejsende. A.

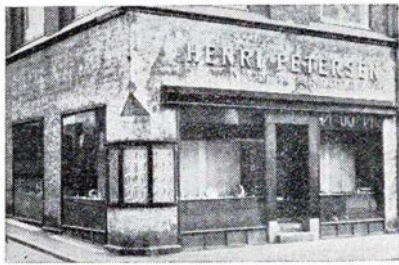
Gør Deres indkøb

hos vore annoncører

VI AABNER GERNE EN
KONTO
for DSB-personalet

LUI-P
Konfektion
v/ Schaarup-Jensen

VESTERGADE 10 TELF. 351
VIBORG



Henri Petersen

GULD MED



Aarhus
Immervad 9
Telefon 21436

Jernbanerestauranten

SKIVE H — Rosa Therkildsen — TELF. SKIVE 684

Ny Indehaver

Dagens Middag,
2 Retter veltillavet Mad

350

Frisklavet Kaffe
hele Dagen fra Kl. 6

••• **Det er ikke alle
der ved...**

at man i Norge er fuldt og helt overbevist om, at en ny færgerute mellem Hirtshals og Kristiansand vil være en kendsgerning i 1956.

at Aalborg værft sejrede i konkurrence med 16 svenske, danske, tyske og hollandske værfter om bygning af det nye skib til Havnegade—Malmö overfarten, som det svenske Øresundsselskab skal sætte ind på overfarten. Det bliver et søsterskib til det som DSB har under bygning på samme værft.

at der nu skal bygges en fuldt ud moderne station i Kølvrå til afløsning af det nuværende trinbrædt. Den nye by er snart på 1000 indbyggere.

at privatbanernes jernbaneskole flytter fra Fåborg til Horsens, hvor der er indmeldt 9 til medhjælper-, 6 til stationsmst.- og 16 til togtjenesteklassen.

at DSB's regnskab for april kvartal i år viser et overskud på 3,8 mill. kr., hvilket er 3,4 mill. kr. bedre end i samme kvartal i fjor.

at S-togsstationernes blågule stationsskilte nu bliver forandret til vore nationale farver: om aftenen kronen og vingehjulet i hvid neon og det store S i kraftigt rødt.

at den nye underføring for overskæringen på Sorø st. ventes færdig til november i år.

at hele Frederikssund byråds flertal har erklæret, at de overhovedet ikke var interesserede i DSB's sparebestræbelser, når det drejede sig om at spare 88.000 kr. på Frederikssundbanen.

Gør Deres indkøb hos vore annoncører

Månedens **AKTUELLE**



— Motoriseringen ved banerne er i stadig udvikling.

Ligeså uundværlig

JERNBANEN er
for TRAFIKEN



er STATSANSTALTEN
for LIVSFORSIKRING



MODERNE BRILLER

Aut. forhandler af **ZEISS** punktal-brilleglas - Omg. levering
Gratis korrekt synsprøve med de mest moderne apparater

PALÆ 7050 * NØRREGADE 53

(Lige ved hjørnet af Nørrevoldgade)

Ny færge »FREDERIK IX« søsat

HIDTIL STØRSTE FÆRGE TIL DSB

Den 19. august sosattes den nye færge til Gedseroverfarten fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Kongeparrets yngste prinsesse Anne-Marie dobte skibet med sin faders navn »Kong Frederik IX«.

Den nye færge, der ventes afleveret så betids, at den kan indsættes til juletrafikken, bliver med sine 4980 deplacementtons DSB's flagskib, idet den er 1000 t større end færgen »Dronning Ingrid«.

Skibets hestekræfter er også de hidtil største i nogen færge: 9200 IHK eller 7300 BHK ved 180 Omdrejninger i minuttet. Det giver 15 pct. mere end hos kollegaen »Deutschland«, Tysklands stolthed, der for nylig blev sat ind på Gedser—Grossenbrode.

I mange andre Henseender bliver »Kong Frederik IX« et særpræget skib, som ventes at vække den største interesse i inden- og udenlandske skibsbyggerkredse. Skibets linier er omtrent de samme som ved den forlængede færge »Dronning Ingrid«, hvis deplacement imidlertid er 1000 tons mindre.

Den nye færge er mere strømlet end nogen tidligere statsbanefærge, og den får som første Store Bælts-jernbanefærge i lang tid kun een skorsten mod de tidligere to. Skorsten, master og så at sige hele overbygningen på badedækket — inklusive redningsbådene — bliver af aluminium, hvorved en væsentlig vægtbesparelse er opnået. Ved at erstatte de gængse vippe-davider med gravitets-davider opnår man en hurtigere hjælp i en nødsituation, idet de nye davider så at sige klarer hele opgaven selv.

Man kan kravle rundt

inden i roret

På brandbeskyttelsen har man lagt særlig vægt, og for første gang i DSB's skibsbygning skal man fuldt ud gennemføre de nye krav i London-konventionen af 1948

om brandsikring i skibe. Alle indvendige »krummelurer« er afskaffet, lige linier præger billedet, vingedækket må vige og erstattes med en direkte trappe fra vogn- og promenadedæk.

Vogn-dækket er mere effektivt belyst end på tidligere færges ved planlægning af store og bedre koojer. Om aftenen bliver der lysstofrør-belysning her — ligesom iøvrigt flere steder på apoteringen. Dækket er helt »indkapslet«, så bilerne ikke kan oversprojetes med saltvand. Ventilation og brandspjæld tilfredsstiller de strengeste krav.

Bro- og hækport i den double-endede færge loftes ved stødcylindre. Som eneste færge i Danmark foruden »Dronning Ingrid« får den nye båd is-kniv agter over roret, der iøvrigt er så stort og hult, at en voksen mand kan kravle rundt i det. Ankeret anbringes over fenderlisten, hvorved man sparer en del i stedet for, at det ved en lavere position ydede modstand under sejladsen.

For første gang bliver maskinens »overster top« i flugt med vogn-dækket, så der kan stilles biler også på dette sted. Verdens kraftigste krængningstank-pumpe, der kan befordre 1000 tons i timen, skal holde fartojet stabilt, når selv de største vogntog korer om bord. En gods-elevator fra vogn-dækket vil komme til at forsyne kabysen flere dæk højere med alle varer.

Ingen åbne »vinger«

Apoteringen bliver et kapitel for sig, når færgen står færdig. Promenadedækket bliver helt anderledes end på tidligere både af denne type. Alt er bygget ud til siden, så »svalegangen« stryges.

Forrest har man projekteret en fælles spisesalon helt ud på det areal, hvor man i de andre færges havde 1. klasses rygesalon. Denne er altså inddraget i den fælles

salon, hvor »det store kolde bord« skal dominere i midten, omgivet af en række borde til gæsterne. Loftet bliver hævet i midten og fortil i den store salon, der bliver præget af vældige vinduer.

Agter på promenadedækket bliver 1. og 2. klasses rygesaloner og en 1. klasses ikke-rygesalon samt en delvis overdækket veranda, hvorfra der bliver adgang til sol-dæk på næste dæk, badedækket.

Mellemdækket vil komme til at rumme 2 mands-kamre for 28 passagerer, toldeks-peditionslokale og dame- og herre-saloner med særligt henblik på bilister, der ønsker et hvil under overfarten. Fortil på dette dæk er mandskabskamre og pladser til politi, toldvæsen m. m. End ikke en arrestant-celle mangler! Det er første gang, man har et sådant separat-lokale i en dansk færge.

Passer både til færgelejerne i

Gedser og på storebæltsoverfarten

Kongekahytten på badedækket er udvidet med en ekstra hvilekahyt. Disse kamre ligger i tilslutning til officers-apoteringen.

På dette dæk anbringes agter kabys, kolerum og besætningsmesser.

Skibet udstyres naturligvis med radar og de andre mest moderne navigationsinstrumenter. I den nederste del af masterne er der et rum for radar-materiel, der er så stort, at en mand kan stå oprejst i det.

Forstavnen har »Store Bælt-form«, agterstavnen »Grossenbrode-form«, dvs., at færgen er således indrettet, at den kan bruges til anløb af færgelejerne i begge de nævnte ruter med henholdsvis for- og agterstav. Skibets hoveddimensioner er følgende: Længde o. a. 114,25 m, bredde o. a. 17,70 m, sidehøjde fra kol til vogn-dæk 7,10 m og dybgangen 4,50 m — en halv meter mere end de andre Store Bælt-fær-



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

Opkøb af Jern og Metal samt
defekte ACCUMULATORER

Bagsværd
Jern- & Metalhandel

Bagsværd . Brudelysvej 1 . Telefon 852 - 1733

ger. Farten på prøvetur beregnes til 18 knob i lighed med bilfærgen »Brocn«, mens »Dronning Ingrid« kun ligger på 16½ knob.

Stor anvendelse af letmetal

Letmetallet har længe gået sin sejrsgang også indenfor skibsbygningen. Det var stort set først under 2. verdenskrig, at man fik øjnene op for det brugbare materiale, der kunne fremstilles af aluminium, sam-

menholdt med de fordele, man opnåede — herunder ikke mindst vægtbesparelse, hvilket betød, at skibene kunne have større laster.

Også ved den nye statsbanefærge har man i udpræget grad gjort brug af aluminium, og storleverandøren på dette område er Nordisk Aluminium A/S, hvis norske valseværk er godkendt af såvel Lloyd's som Det norske Veritas og Germanischer Lloyd for legerede aluminiumsplader til skibe, som skal klasseres i disse selskaber.



Foreninger ...

Det er yderst sjældent, jeg bliver sur i masken. Ja, jeg ved for resten ikke, hvornår det er sket sidst. Jeg har heller ingen grund til misfornøjelse, sådan almindeligvis. Jeg har jo verdens bedste kone, der passer mit hjem og mig selv upåklageligt. Maden serveret præcis lige på minuttet, det holder hun stærkt på, og jeg sætter også pris på orden i spisetiderne, jeg er måske i tidernes løb blevet noget forvænt. Men i aftes skete det, at jeg blev lidt gnaven. Jeg ærgres mig over det nu bagefter, for der var ingen grund til det, ingen fornuftig grund altså. Det var bare det, at Karoline var gået til eftermiddags-dame-kaffe-komsammen hos fru Jensen, som jeg ikke kan fordrage. Karoline kan heller ikke, men det forhindrer dem ikke i at komme sammen nu og da og prøve efter bedste evne at gøre hinanden i dårligt humør. Det være

sig ved at fremkalde misundelse over en hat, kjole eller anden beklædningsgenstand, eller ved på en af de andre hundredemåder at ærgre hinanden.

Det trak ud med sammenkomsten. Vi plejer at spise til aften kl. 18.00, men den blev en halv time senere, og Karoline viste sig stadig ikke. Jeg blev sulten og gal i hovedet. Hvad lignede nu det at sidde og snadre over en kop kaffe til langt ud på aftenen? De sad jo bare og gjorde hinanden mere og mere rasende. Jeg gik og oparbejdede både sulten og ærgrelsen. Jeg kunne selvfølgelig bare have taget mig noget mad, men jeg gjorde det ikke. Jeg burde begribeligvis også have kunnet se stort på, om konen kom hjem en times tid før eller senere, men det gjorde jeg heller ikke. Det var måske en følge af, at hun selv havde forvænnet mig. Hun var lidt rød i kinderne og trådte lidt fast i gulvet. Det kan jo være, det var fordi, hun havde skyndt sig, men det kan også være fordi hun havde ærgret sig.

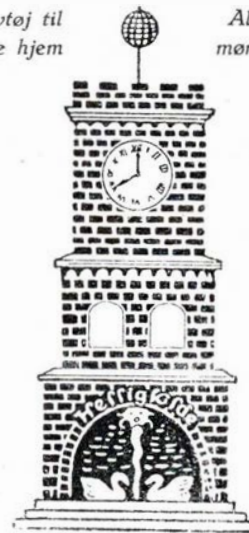
»Stakkels lille du, du er vel lige ved at dø af sult? Men nu skal du straks få noget at spise. Du må undskylde, det varede så længe. Det var den kælling, hun var ikke til at komme fra, hun havde så meget, hun skulle have pralet af.«

Jeg svarede ikke, ikke et ord. Men det anfægtede hende ikke. Hun forsvandt ud i køkkenet og begyndte at rumstere med sagerne. 10 minutter efter — nøjagtigt, jeg så på klokken — sagde hun »værs'god«, så var maden på bordet, og der var oven i købet en pilsner til mig. Jeg holder meget af en pilsner til min aftensmad, det ved hun såre godt, det sker bare så sjældent. Men jeg lod som ingenting, satte mig bare til at spise i tavshed, fuldkommen tavshed fra min side. Karoline lod som om hun ikke bemærkede mit dårlige humør og lod munden løbe, måske for at vise, at hun ikke »anede«, jeg var sur, måske også fordi hun trængte til afløb for et eller andet, som ærgrede hende. Endelig, da vi var ved at være færdige

URE - GULD - SØLV SPORTSPRÆMIER

Sølvtoj til
unge hjem

Alle kendte
mønstre føres



Helligkilde

VESTER VOLDGADE 10
KØBENHAVN V

RØNNE

HERRE- OG DAMEKONFEKTION

NØRREBROGADE 40 — NORA 1415 — NORA 2802

Vi åbner Dem gerne en konto

med maden, siger hun efter et øjeblik pause:

»Hvorfor er du ikke i nogen forening?«

Det var et direkte spørgsmål, som ikke kunne overhøres. »Det er jeg desværre. Og det er den ene for meget.«

»Hvad vil det sige?«

»Man skal ikke være i foreninger.«

»Hvorfor ikke?«

»Fordi det koster penge.«

»Der er mange fordele ved at være i foreninger.«

»Så-- Det har jeg aldrig opdaget.«

»Men det har jeg.«

»Hm.« Nu var det klart, at hun var klar over, jeg var sur, den skarpe tone i hendes stemme sagde det tydeligt. Men hun var også besluttet på at få sagt, hvad hun ville.

»Jensen er i mange foreninger.«

»Ja, tak, det er jeg klar over.« Jensen er i næsten alle de foreninger, som er inden for hans rækkevidde, og hvor han kan blive valgt ind i bestyrelsen, kan han ikke det, taber han snart interessen. Men som regel er det jo ikke vanskeligt at komme i bestyrelser, hvis man absolut vil, og Jensen vil.

»Jensens kommer med til mange sammenkomster, både til middage, baller, udflugter og rejser. Og det er nemlig gratis, når man er i bestyrelsen. Fru Jensen fortalte om alle de steder, de havde været, uden at det havde kostet dem noget. Så er der vel nok fordele ved at være i foreninger. Vi kommer ingen steder. Det er fordi, du ikke gider have med nogen ting at gøre.«

»Herregud, Karoline. Kan du da ikke forstå, det er dyrt at være i foreninger. Selv om Jensen snylter sig til en del på andres bekostning, må han til gengæld rende rundt til møder og forhandlinger, hver eneste gang han har fri. Du ville jo blive sur som en agurk, hvis jeg rendte halvt så meget. Men vil du i foreninger, så meld dig ind i alle de fjollede kvindeforeninger, der eksisterer, så kan du få noget at sladre om og noget at rende efter hele tiden. — Jeg skal nok selv sørge for at få min mad til tiden.«

Det var ikke pænt sagt, og jeg fortro det straks. Men Karoline blev stram, meget stram. Jeg gad vide, hvorlænge det kan vare? lady.

En jernbanehest

Rangerhesten Klavs på Allingåbro station har mistet sit job, og den nu 73-årige vognmand Severin Boje, der har været vognmand i Allingåbro i 55 år fortæller om Klavs:

endda en fin arbejder. God som dagen er

— Klavs har mistet sit job. Og han var lang og stærkere end en bjørn og han trak uden besvær en jernbanevogn på 25.000 kilogram.

Hvorfor Klavs blev fyret? Det gjorde han, fordi der ikke længere var nok at gøre. Det er jo sådan nu, at mange gods-transporter går ad landevejen. Klavs er vist for resten den sidste ranger-hest her i landet. Teknikken gør jo fremskridt hver dag.

Hvad Klavs skal nu? Ja, nu skal han gå i marken. Jeg har en lille landejendom på 30 tønder land. Der er nok til ham og mine tre andre heste, så Klavs er ikke ked af, at der ikke længere er brug for ham ved jernbanen. Han tjente 235 kr. om

måneden. For hvor meget arbejde? Ja, vi skulle jo være til rådighed, når der var noget at rangere med.

Severin Boje har haft rangeringen på Allingåbro st. i 53 år og han har brugt 12—14 heste. Klavs i de sidste fire år. Inden da var »Peter« jernbane-hest. Han holdt op, da han var 20. Severin Boje har iøvrigt adskilligt at gøre. Ved siden af sin landejendom driver han vognmands-forretning med tre lastvogne. I sin tid havde han 6 spand heste.

Det var morsomt, men nu er automobiler jo mere moderne. Så meget, at DSB den 1. juli selv overtog lastvognskørslen fra Allingåbro station ud i oplandet. Indtil da havde jeg kørslen.

Om DSB og jeg skiltes som venner? Ja, vi gjorde. Når de mener, at de selv kan klare tingene, er der jo ikke noget at sige til, at de prøver. Også Klavs forlod jernbanen i fred og med honnor.

Klavs var ikke den sidste rangerhest. Der er i hvert tald een til på Tølløse station, hvor vognmand Holger Olsen med skiftende heste har haft rangeringen i de sidste 25 år.

MODEL JERNBANE

ved Villy Jonvald

I mange tilfælde bliver store og komplicerede modelbaneanlæg til, efter en beskedne begyndelse med det kendte ottetal af skinner på gulvtæppet, og et lille loko med nogle få vogne. Efterhånden som interessen stimuleres og større indkøb forberedes, melder spørgsmålet sig: »Hvilke typer trækraft skal man vælge«. I denne forbindelse tænkes naturligvis kun på modelbaner uden koretråd, i modsat fald løser spørgsmålet sig selv.

Da hovedparten af de eksisterende modelbaner herhjemme stammer fra Märklinfabrikerne i Nürnberg, skal denne fabriks trækraftmodeller først gores til genstand for et nøjere studium. Fra Märklin udgår det anselige antal af ialt 18 for-

skellige trækraftmodeller, heri medregnet den i dette efterår nyfabrikerede DA 800.

Langt den overvejende del af salget udgør damplokomodellerne, såvel i Danmark som i udlandet, så dem kikker vi først på.

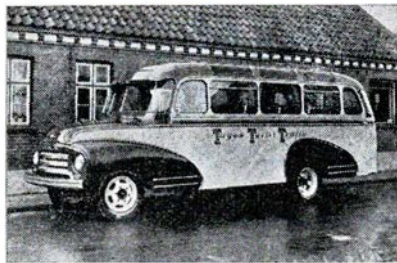
Om den mindste type, CM 800, er der kun det at sige, at den er billig. Erfaringerne og gentagne forsøg viser, at CM 800 er for let, starter og stopper for brat, og er meget omtålelig i sporskifter og kryds, hvor den altfor ofte afspores. Facit bliver, at på store modelbaneanlæg er den uanvendelig, medens den kan gøre fyldest på en mindre cirkelbane. Omtrent i samme størrelse, men bygget i metal, findes TM 800. Denne type, der er omtrent dob-

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

H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028



K. K. Jensen - Karosserifabrik

SPØTTRUP - Tlf. 61

MODERNE BUSSER
bygget af Fagfolk

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

FORLANG TILBUD

belt så dyr, er så absolut mere driftssikker, den afsporer sjældent, men har det også med at stoppe og starte brat, hvorved vognene let afspores.

Som rangerloko på store modelanlæg må det derfor anbefales at køre med Märklins tredje tenderlokotype, nemlig TT 800. Dette smukke robuste loko har bl. a. et rangerlokos fornemste funktion: at kunne præstere en blød og glidende igangsætning. Ligeledes stopper det i et passende tempo, hvorved de forskellige rangerbevægelser får et helt naturtro præg. Desuden kan denne præsentable maskintype udmærket bruges til togmaskine på strækningerne, og såvel til mindre persontog som til godstog. Den eneste fejl TT 800 er behæftet med er prisen, ca. fire gange så meget som CM 800, omkring 180 kr.

Så har vi tilbage af dampmodellerne de egentlige togmaskiner, 5 ialt, nemlig typerne RM 800, F 800, SK 800, G 800 og den sidst tilkomne DA 800.

På RM 800 skal der ikke bruges mange ord. For det første har denne type aldrig været egentlig populær her i Danmark, og for det andet ligger den i samme pris-klasser som den nye DA 800, ca. 115 kr., hvilket betyder, at denne sidste type antagelig i løbet af kort tid fuldstændig udkonkurrerer RM 800. Men for dem, der alligevel vil foretrække at have et eksempel af denne gamle pukkelformede type i maskinparken, skal kort anføres, at dens køreegenskaber er ganske glimrende. Den trækker udmærket, også på ret store stigninger, og er naturligvis forsynet med perfektomskifter. Det, der gør, at den er så miskendt herhjemme, er utvivlsomt dens mindre heldige udseende. Den vil under alle forhold altid virke som en udrangeret sidebanemaskine, der kun bruges i nødsfald. Derimod er dens storebror, G 800, et virkeligt præsentabelt loko. Formskønhed og styrke præger denne flotte femkoblede type. Modellen er et troværdigt kopi af de N-maskiner, der kører på DSB's strækninger i 2. distrikt. Det er ligefrem imponerende at se, når G 800 starter med en

lang række godsvogne på krogen, og de mange drivstænger og stempler ganske langsomt kommer i bevægelse. Det skal dog her bemærkes, at G 800 ikke trækker med alle fem hjulsæt. Kun det forreste og det sidste sæt hjul hviler med fuld vægt paa skinnerne, de sidste tre hjulsæt er hævet en anelse for at give maskinen større bevægelighed gennem kurverne. Men da det bageste hjulsæt er forsynet med plasticringe, er trækkeevnen meget stor, og det kører pænt langsomt, så det derved i høj grad minder om en rigtig »slæber«.

Så er der eksprestogsmaskinerne. Her er F 800 absolut den smukkeste model. Det er DB's type O1, der er forbillede for denne store velbyggede maskine. Til trods for, at den er 150 gram lettere end G 800, trækker den med lethed et tilsvarende stort tog, og kører uden mindste vanskelighed med 10 fireakslede persovogne, selv på meget store stigninger. F. 800 kan vel nærmest sammenlignes med DSB's E-maskiner, hvad anvendelighed angår. Den kører lige godt med både godstog og hurtigtog. Også denne type er forsynet med plasticring på sidste hjulsæt, hvilket jo i nogen grad forøger trækkeevnen. F 800 er en pryd i enhver maskinpark, og et dejligt loko at arbejde med, når der køres.

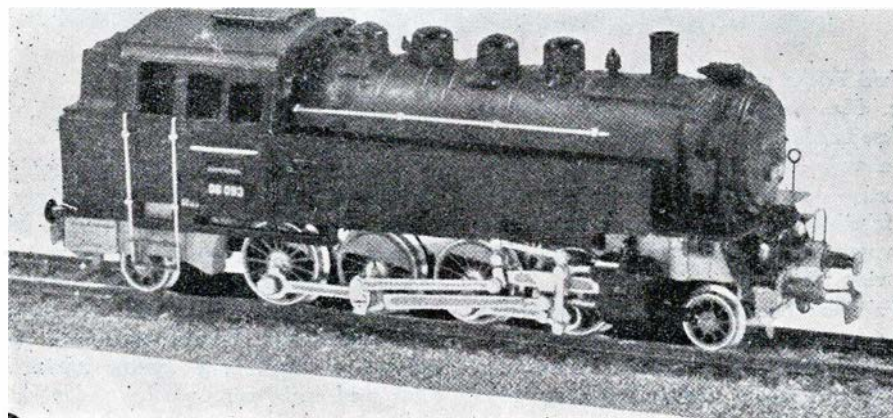
En mere strømnet udgave af et hurtigtogsloko er SK 800. Der er ingen tvivl

om, at på rigtige baner præsenterer en type som SK 800 sig, men på en modelbane virker den ligesom klodset. Dens runde linier og indpakkede maskineri tiltaler ikke ret mange modelbanefolk. De vil se drivstængerne bevæge sig og glæde sig over detaljerne i udførelsen, og derfor slår SK 800 ikke rigtig an herhjemme. Køreegenskaberne er ellers tiptop, og prisen kun ca. 20 kr. dyrere end F 800.

Som den sidste i rækken kommer den ny DA 800. Denne type, der i formen minder en del om F 800, men er væsentlig billigere, vil sikkert få et stort publikum herhjemme. Prisbilligheden skyldes udelukkende anvendelse af plastic, der er brugt både på kedel og førerhus. Dette rører imidlertid ikke det mindste ved helhedsindtrykket. Alle detaljer er nøjagtig udformet, og vægten er ikke væsentlig mindre. DA 800 er ved de prøver, vi har foretaget, absolut et godt bekendtskab. Også udtalelser fra een af vore førende Märklinforhandlere er rosende, og der er vist ingen tvivl om, at denne type vil opnå et stort salg i kommende sæson. Dens køreegenskaber er upåklagelige.

I næste nummer vil der blive skrevet om de elektriske modeltyper, samt om forskellige andre fabrikater i modelmaskiner.

Märklin T T 800



Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

Langaa

P. GUNDERSEN - TELEFON 58

Marketenderiet

HOVEDBANEGAARDEN

København

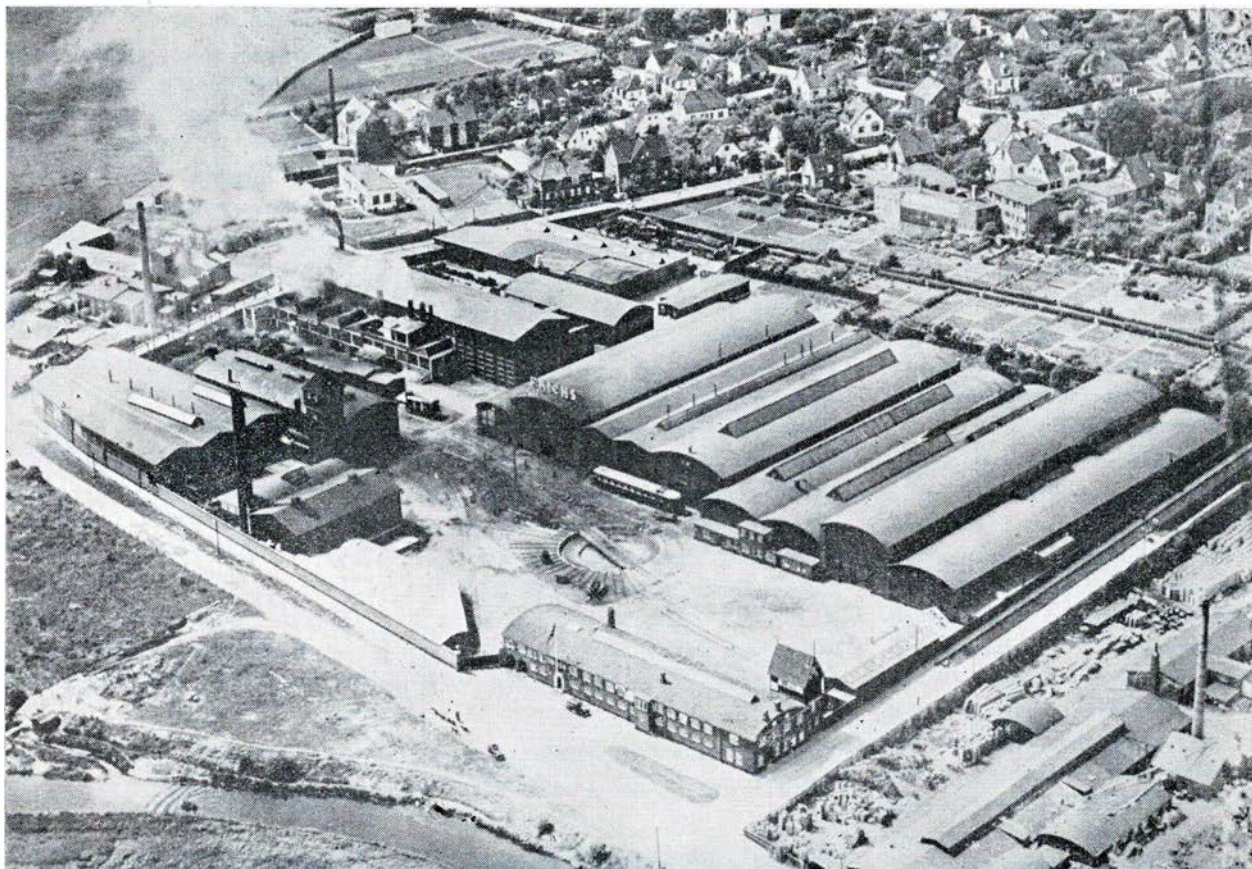
Rejsebureauet Danmark

Kgs. Nytorv 21, Tlf. Byen 145

København K.

FRICHS FABRIKER - AARHUS

100 år



A/S Frichs fyldte 100 år den 4. september. Man kender manden, der startede virksomheden, ingeniør Søren Frich, og man ved, hvor den første fabrik lå, og hvordan den så ud, men det er først efter, at fabriken begyndte at lave loko og motorvogne til banerne, at den tog det store opsving fra 1911.

Fabriken startede med en arbejdsstyrke på 6 mand, hvilket ikke var så lidt i en by med dengang kun 8000 indbyggere. I dag beskæftiger virksomheden ca. 1000 arbejdere og funktionærer.

Udsigt over Frichs fabriker

Fabrikens stifter Søren Frich var polytekniker og både jernstøber og maskinarbejder. Han byggede sin fabrik uden for Aarhus — det vil sige i det, der nu er byens travleste gadekryds: Regina-krydset. Hvor Regina-komplekset nu ligger, rejstes den første fabriksbygning: 2 etager høj, 52 alen lang. Senere udvidede Frich med en bygning på den anden side af Søndergade.

Første jernbaneleverance

I 1909 havde trafikministeriet nedsat en kommission, der skulle undersøge, om man kunne bygge lokomotiver i Danmark. Man bad egnede virksomheder melde sig til forhandling, og blandt dem, der meldte sig, var direktor Due-Petersen. I 1911 fik Frichs så en prøveordre på rangerloko, og endelig i 1919 sluttedes en fast overenskomst mellem DSB og Frichs om større leverance af loko.

Siden har Frichs bygget 179 damploko,

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

Tilbud og Overslag gives - Udfører Arbejder for DSB

Tidstab og Kvalitet

er af afgørende Betydning, naar en Bus eller Rutebil skal males. Spørg os om Leveringstid og Pris — og regn saa selv Besparelsen ud.

Autolakereriet »HØJGLANS«
N. NICOLAJSEN

Horsens — Tlf. 295 - 3058

Leverander til DSB og Privatbanerne

hvoraf en del er leveret til udlandet. Men sideløbende fortsatte man med udviklingen af dieselmotoren, og i 1925 byggedes den første tog-dieselmotor. Den blev leveret til Odderbanen, og den er stadig i drift.

Samme år bestilte DSB 6 dieselloko — en ordre, der kort efter fulgtes af en enestående bestilling: 6 motorvogne og 2 dieselloko til Siam.

I 1935 og 1937 kom de to hold ordrer på ialt 8 danske lyntog, og efter dem fulgte Mo-diesellokoerne, og for øjeblikket sidder en endnu større nykonstruktion på tegnebordene hos Frichs. Ialt er der bygget 292 dieselloko og motorvogne foruden i de senere år motorer til 90 privatbaneskinnebusser.

Men dieselmotoren fik også anvendelse andre steder. 60 danske elværker har Frichs dieselmotorer, og motortypen findes desuden i en lang række skibe, hovedsageligt som hjælpemotorer.

Fra stikkontakter til loko

Endvidere fremstiller Frichs kanal- og vandrørsledninger, kraner, kullosseanlæg, stålvinduer, støbegods og elektriske anlæg. Når der bliver bygget et nyt hus, er det ofte Frichs, der anbringer stikkontakterne

og i det hele taget sørger for de elektriske installationer. Hvem skulle tro, at en lokomotivfabrik også tog sig af den slags opgaver? Og så har fabriken et særligt kælebarn — nemlig cylinderforinger (den indvendige beklædning af stempelgangene i en motor). For ca. 10 år siden begyndte Frichs i beskedent omfang fremstillingen af disse, og i dag er det et ganske anseeligt antal, der forlader virksomheden. Den overvejende del af de danske motorfabriker er kunder hos Frichs, og hvad der måske er endnu mere bemærkelsesværdigt: Der finder også en betydelig eksport sted. I 1952 solgtes der 25.000 cylinderforinger til udlandet.

Ingen kan med andre ord beskyldes Frichs for at være ensidig. Men er det ikke netop en svaghed for en virksomhed, at den fremstiller så mange forskellige produkter i stedet for at koncentrere sig om et enkelt og fremstille dette i det helt store antal? Det er det måske nok. I alt fald er det jo den slags betragtninger, man hører, hver gang en amerikansk rationaliseringseksperter holder foredrag. Men det kan nu engang ikke nytte, at man indretter en virksomhed, som om den lå i Amerika, når byen hedder Aarhus. Det danske marked er lille, og selvom det for visse produkters vedkommende kan gøres større

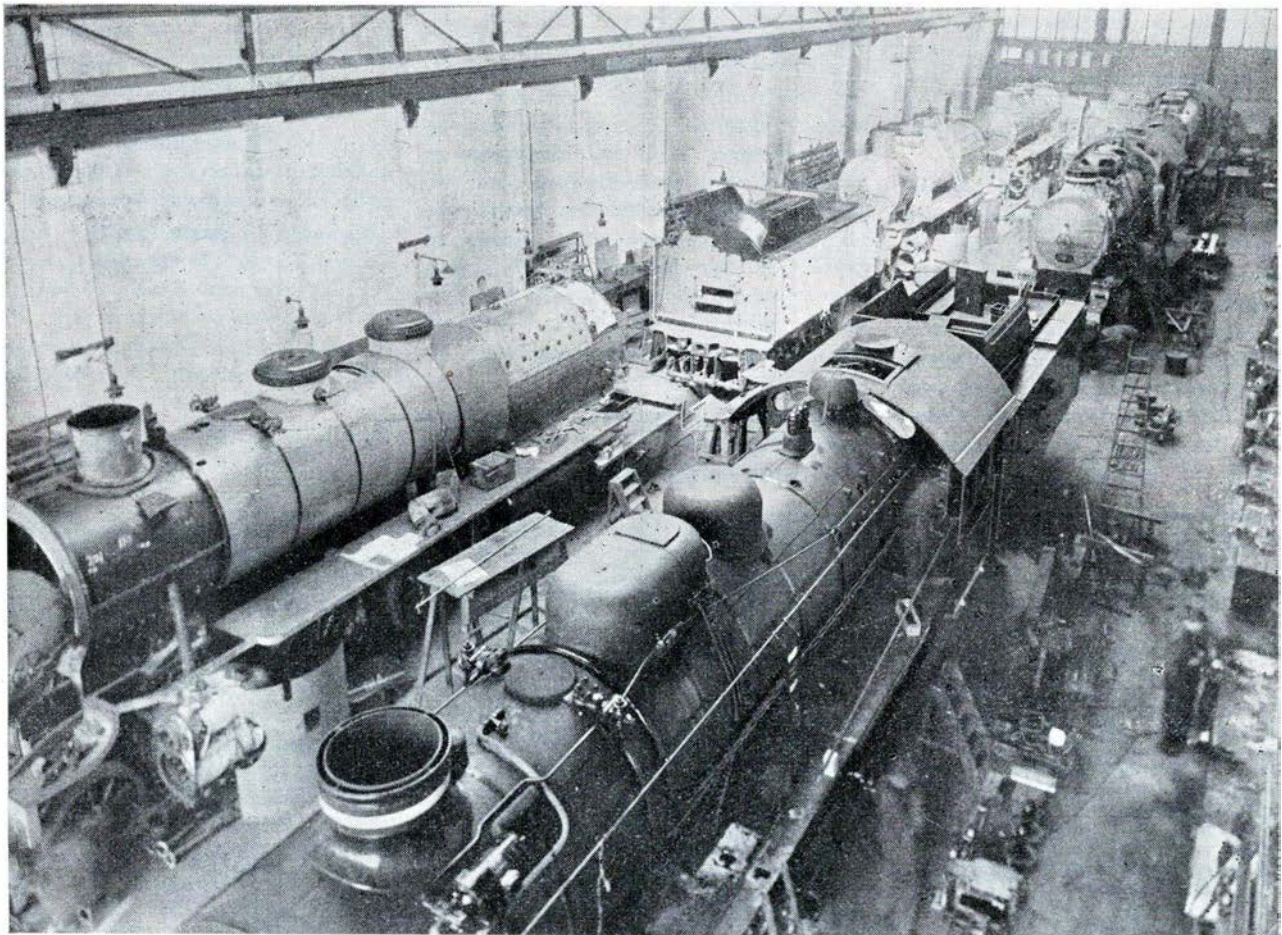
gennem eksport, så er der hverken i Jylland eller andre steder i Danmark plads til specialfabriker i amerikansk format. Hos os vil der altid være en tilbøjelighed til, at store virksomheder fremstiller mange ting, og sådan er det altså også hos Frichs i Aarhus. Det må jo ikke glemmes, at alsidigheden også kan være en styrke. Virksomhedens administrerende direktør J. Due-Petersen lægger megen vægt på, at mangesidigheden øger chancen for at opretholde en nogenlunde stabil beskæftigelse. Opstår der afsætningsvanskeligheder for et enkelt produkt, kan dette måske i nogen grad afbødes ved, at de andre af virksomhedens mange produkter klarer sig bedre.

Frichs nuværende direktør er J. Due-Petersen, som blev ansat i virksomheden i 1928 og blev meddirektør i 1938 for at overtage chefposten ved P. Due-Petersens død i 1945.

Vi bringer fabriken en jubilæumshilsen og ønsket om, at denne stadig må få tilført så meget som muligt af leverancerne til banerne, til gavn og glæde for det danske samfund.



Loko-hallen (Frichs)



ET DØGN MED MY NR. 1101

• • • Tekst og foto: IB V. ANDERSEN • • •

Ved Generaldirektoratets velvilje har »Jernbane-Bladet«s medarbejder fået tilladelse til at køre med på et af de nye diesel-elektriske loko litra MY. Turen varede omtrent 24 timer, og indenfor dette tidsrum fremførte loko'et såvel store gennemkørende hurtigtog som svære godstog, hvorved man for alvor fik indtryk af de nye loko's alsidighed og overlegne trækkeevne.

»Dagen« for eet af de nye MY-loko, om man kan benytte dette udtryk, begynder i Aarhus ved tog 50's afgang kl. 8,50, men af visse praktiske årsager stiger vi først på ved togets ankomst til Fredericia banegård kl. 10,35.

Tog 50 er rettidig, og næppe er man kommet op på perron 4, forend en svag brummen forkynder, at toget er under indkørsel. Langsomt standser det ved perronen, og efter at vi har hilst på motorlokomotivinstruktør C. Knudsen fra Aarhus, der skal være vor ledsager på den lange tur, og lokofører A. M. Jørgensen, der skal køre toget til Nyborg, får jeg lov til at komme op i forerrummet, — den interessante tur kan begynde.

Toget har 15 minutters ophold i Fredericia, og herunder forstærkes stammen med yderligere to Cm-vogne, som vi kører ud for at hente på et lille depotspor for enden af perronen. Efter at loko'et og vognene er tilkoblet stammen og bremseproven foretaget, er der endnu nogle minutters ophold, hvorunder der bliver lejlighed til at tage forerrummet nærmere i øjesyn.

Det, der først fanger ens opmærksomhed, er, at der egentlig er ganske god

plads, betydelig bedre end på hvilket som helst af statsbanernes damploko. Dernæst, at der er så rent, det kunne se ud til, at man slet ikke får brug for den medbragte kittel, som man belært af erfaringerne fra damploko omhyggeligt har husket at få med.

Endvidere kan man ikke undgå at lægge mærke til den stol, lokoføreren under korslen sidder på eller rettere i. Den er ikke ulig den, man finder i de mest moderne busser, idet den kan drejes rundt, føres frem og tilbage, op og ned, i det hele taget indstilles, som man måtte ønske det. Desuden er den forsynet med såvel arm- som ryglæn, her er virkelig gjort noget for at lokoføreren kan sidde bekvemt og ubesværet.

Lige foran lokoføreren er manøvrehandtagene anbragt, til højre tog- og maskinbremse og til venstre kontrollerhåndtaget. Kontrolleren er helt forskellig fra den fra f. eks. MO-vognene kendte og har foruden frem- og bakhåndtag et enkelt håndtag, som kan bevæges i 10 stillinger, hvoraf een stopstilling, een tomgangsstilling og 8 kørestillinger. Midt for lokoføreren er anbragt et stort instrumentbræt med forskellige lamper, ampèremeter, hastighedsviser ect., og nedenunder er anbragt en række kontakter, hvorved man bl. a. kan betjene frontlanterne, vinduesviskerne, sørge for indblæsning af frisk luft, hvorved dug på ruderne kan fjernes og meget andet.

Den store 16-cylindrede dieselmotor brummer sagte bag os, og det er muligt at tale sammen ganske ubesværet. Det fo-

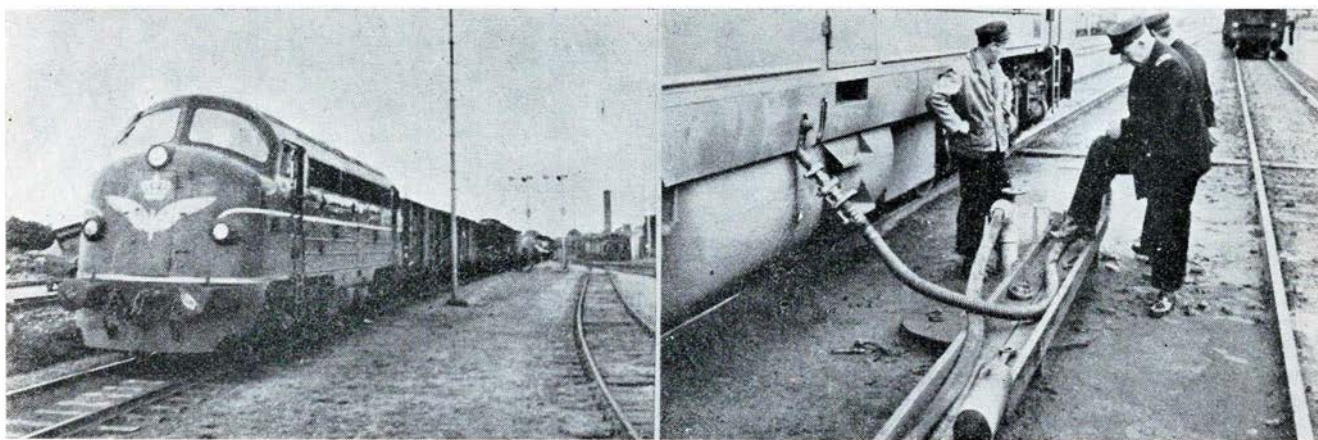
rekommer derfor mærkeligt, at der allerede har været så mange klager over den støj, de nye MY-loko skulle frembringe, støjen er i hvert fald på dette tidspunkt ikke værre end den som MO-vognene frembringer.

Så er der afgang, og lokofører Jørgensen bevæger kontrollerhåndtaget. Den sagte brummen bag os afledes nu af et brøl, omdrejningstallet stiger, og toget sætter sig langsomt i bevægelse. For hvert trin kontrollerhåndtaget bevæges, stiger larmen bag os, og da til sidst motoren yder de maksimale 1500 hk, er støjen så voldsom, at det er vanskeligt at gøre sig forstæelig på almindelig måde.

Det varer ikke længe, for vi passerer Lillebæltsbroen, og da vi skal standse i Middelfart, sættes motoren nu på tomgang, og toget ruller ved egen kraft de 2 à 3 kilometer, der er ned til stationen. Fra Middelfart afgår vi rettidigt, og man kunne nu vente, at hastighedsviseren ville komme til at svinge omkring 100 km/t. Det kommer den imidlertid ikke til, idet vi har 50 minutter til at køre de 50,1 km, der er fra Middelfart til Odense, og en gennemsnitsfart på ca. 60 km/t er derfor tilstrækkelig til at overholde køretiderne.

Grunden til denne særdeles gode køretid er bl. a. den, at man ingen reserve har for MY-loko'erne. Skulle et MY-loko af en eller anden grund være ude af drift, må man i stedet anvende E-maskiner, men selv om 50 minutter fra Middelfart til

Tv.: My 1101 afgår fra Padborg med tog 2995 — Th.: Lokofører Th. Nielsen kvitterer for 1050 l olie



Odense også for en E-maskine er særdeles rigeligt, kan man ikke ændre køreplanen, da man i givet fald måtte ændre køreplanerne på alle de mange sidebaner, hvilket ikke uden videre kan lade sig gøre.

Vi når til Odense i særdeles god tid, og selv om køretiden fra Odense til Nyborg er noget strammere, har MY-loko'et overhovedet ingen vanskeligheder ved at holde tid, og vi kan derfor anbringe 50 rettidigt i Nyborg færgehal, hvor de rejsende ad landgangsbroen ved 4. leje myldrer ombord i færgen.

MY-loko'et fremfører Nordexpres hvorunder den beviser sin overlegenhed overfor damploko

Vi har nu omtrent en times ophold i Nyborg, idet vi først kl. 13,20 skal afgå med tog 35 (Nordexpres) til Padborg. Fra Færgehallen kører vi ud i Nyborg stations vestlige ende og afventer her færgens ankomst. Tog 35 køres fra færgen op til Nyborg H. med rangermaskine i to afdelinger og samles der, og først da kobles MY'eren til.

Til trods for, at der er beregnet god tid til rangeringen, er vi ved afgang fra Nyborg H. forsinket 7 minutter, men det synes ikke at bekymre lokofører S. V. Sørensen, der har afløst lokofører Jørgensen, tværtimod — nu bliver der lejlighed til at vise, hvad et MY-loko virkelig kan præstere. Nordexpres består i dag af 11 vogne, den samlede vægt er 520 tons, men dette til trods er farten ved passagen af Hjulby station allerede oppe på godt 100 km/t, og alene ved denne præstation har MY-loko'et bevist sin overlegenhed overfor E-maskinerne, som tidligere meget ofte måtte have hjælp af skydeloko for at klare den stærke stigning op til Hjulby indenfor en rimelig tid. Den gode fart holder vi helt til Odense, hvor lokofører

Sørensen med tilfredshed konstaterer, at vi nu kun er forsinket 1 minut, og dette ene minut vinder vi op ad bakken til Holmstrup, hvor loko'et er i stand til at holde en fart på 70 km/t.

Efter passagen af Holmstrup ligger farten nær de tilladte 110 km/t, og med denne fart kører vi nu gennem det smukke fynske landskab, forbi de mange små stationer, hvis fremskudte signaler alle med deres to grønne blinklys muntert fortæller os, at hovedsignalerne viser gennemkørsel, og at vi trygt kan fortsætte mod Fredericia.

Efterhånden som vi nærmer os Lillebæltsbroen konstaterer vi, at vi nu er forud for køreplanen. Middelfart passerer i et sus, men ved Fredericia er det galt. Det fremskudte signal viser brandgult blink, og vi må standse og holde nogle minutter inden hovedsignalet letter på sig og tillader indkørsel på stationen.

I Fredericia omrangeres MY-loko'et til togets anden ende, og videre går det mod Padborg gennem det bakkede terræn ved Kolding, senere ad de lange, lige stræk syd for Vamdrup forbi Vojens, Røde Kro, Tinglev til Padborg, hvortil vi ankommer rettidigt.

Der fyldes olie — og MY-loko'et er køreklart med det samme —

Straks efter ankomsten til Padborg kobles MY-loko'et fra, og vi kører over i et sidespor, hvor der skal fyldes olie. På ganske få minutter er tankene påfyldt 1050 liter, og vi er nu for den sags skyld parat til at køre tilbage med det samme, hvis det kom an paa det. Det varer dog nogle timer inden turen atter går mod nord, først kl. 19,50 afgår MY-loko'et mod Fredericia med godstog 2975.

I mellemtiden bliver der lejlighed til at spise lidt aftensmad i banegårdsrestaurationsen og se lidt på stationen. Først kl. 19,40 moder vi igen ved maskinen, der i mellemtiden er blevet tilkoblet 2975's stam-

me. Præcis kl. 19,50 er der afgang, og vi ruller atter mod nord, denne gang med en samlet togvægt på 599 tons.

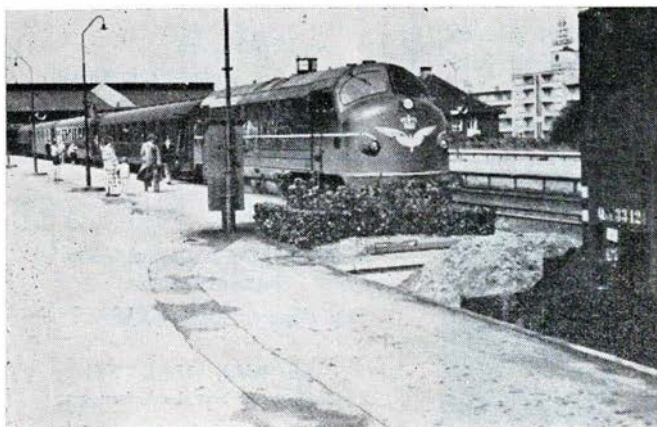
Normalt skal tog 2975 kun standse i Vojens af hensyn til krydsningen med tog 952. I dag skal det imidlertid ekstraordinært standse i Kolding, hvor ca. halvdelen af toget skal sættes. Fra Fredericia til Nyborg, hvor vi skal køre som tog 2098, får vi imidlertid omtrent samme togvægt, idet Fredericia har nogle vogne til os, som skal hurtigere frem end dem, vi skal sætte i Kolding.

Ifølge tjenestekøreplanen må MY-loko'et i begge de to nævnte godstog belastes med indtil 1000 tons, men da toget fra Padborg til Kolding som nævnt kun er på 599 tons, bliver der slet ikke brug for de mange hestekræfter, lokoet kan præstere. Det meste af vejen kan vi klare os med ca. 500 hk, og alligevel uden besvær overholde maksimalhastigheden på 60 km/t, og ved denne hastighed kan man uden vanskeligheder tale sammen i forerrummet og få tid til at betragte det sønderjydske landskab, som langsomt passerer forbi os.

Som følge af det ekstraordinære stop i Kolding ankommer vi lidt forsinket til Fredericia. Vi afgår dog præcis kl. 23,16 og passerer kort efter for anden gang Lillebæltsbroen i samme retning indenfor samme døgn. På dette tidspunkt er trafikken på broens vejbane ikke overvældende, kun ganske enkelte vejfarende passerer forbi os. Langt borte ser vi lynene fra et fjernt tordenvejr, en ejendommelig stemning hviler over landskabet. Middelfart passerer med motoren på tomgang for ikke at forstyrre indbyggerne i deres nattesovn, og først efter at vi er kommet langt forbi byen, sætter lokofører Mailand Hansen, der har afløst lokofører Th. Nielsen, der kørte fra Fredericia til Padborg og tilbage, motoren til igen.

Ikke længe efter at vi har passeret Kauslunde station begynder det at regne kraftigt. Ganske vist er det ikke det fjerne tordenvejr, vi kunne se fra Lillebæltsbro-

Tv.: Nordexpres klar til afgang fra Fredericia — Th.: Lokofører Th. Nielsen på MY-førerpladsen



en, vi er kommet ind i, men derimod en af de mange byer, som dette års sommer i så rigt et mål bød på. Og byen følger os, det regner hele vejen til Odense, hvortil vi ankommer 4 minutter for tidligt. Alligevel får vi gennemkørsel, og inden længe ankommer vi til Nyborg, hvor vi

sætter stammen i spor 2 og straks efter rangeres ned til 4. færgeleje, hvor tog 95's stamme allerede er oprangeret, til trods for at der er over 2 timer til at toget skal afgå.

struktør Knudsen viser mig en bog indeholdende instrukser for betjening af MY-erne, alene denne bogs omfang siger lidt om, hvor meget mekanik, de nye loko er udrustet med.

Færgen, der skal overføre tog 95, er 14 minutter forsinket, og selv om rangeringen fremskyndes, kører vi dog fra Nyborg med 13 minutters forsinkelse. Lokofører Knudsen, der nu er fører, smiler fornøjet, og ater bliver der lejlighed til at se, hvor let MY-loko indhenter en sådan forsinkelse.

Helt så let, som det var håbet, går det dog ikke. Det forankørende motorpostiltog er faktisk ikke i stand til at holde sig klar af os på vejen til Odense, men alligevel lykkes det dog at indhente 12 minutter af forsinkelsen, og det ene manglende minut er allerede indvundet inden passagen af Holmstrup station. Afsted går det nu i morgendæmringen mod Lillebæltsbroen og Fredericia, og med det »lille« tog (340 tons) vi har med, må vi passe på ikke at komme for tidligt. I Fredericia ud-rangeres sovevognen til Esbjerg og en almindelig Cm-vogn, og med det resterende tog (244 tons) er det legende let for MY'eren at holde tid op ad de stejle stigninger på den østjydske længdebane. Præcis kl. 7,24 ankommer vi til Aarhus H., og først nu bliver der lejlighed til at underkaste MY-loko'et et kort eftersyn, inden det atter kl. 11,15 afgår med tog 58 og begynder på et nyt travlt døgn.

Helhedsindtrykket af de nye MY-loko kan, efter at man indenfor 24 timer har haft lejlighed til at følge maskinerne i driften, kun blive dette, at statsbanerne med anskaffelsen af disse loko har fået et dieselloko, der er i stand til at opfylde alle rimelige krav om trækkeevne og hurtighed, som der for tiden og formentlig også langt ud i fremtiden kan stilles krav om. De hidtil indhøstede erfaringer har alle været særdeles gode, og den eneste beklagelse, man hører i forbindelse med de nye maskiner, er den, at der er for få af dem.

— STØT vore
ANNONCØRER

Heinrich Dohlmann

Murermester - Entreprenør

Udfører Arbejder for D.S.B.

Grundtvigsalle 122 Tlf. 1407

Sønderborg

Adolf J. Wolf

v. Sv. A. Wolf

Grundlagt 1887

Bygnings- og Møbelsnedkeri

Udfører Arb. for DSB

Sønderborg, St. Raadhusgade 15

Tlf. 227



Se med
Briller

fra Special Optiker

Ejnar Sørensen

Sydfyns Brille-Optik

Svendborg · Banegaardsplads · Tlf. 531

Husk

banegaardsrestaurant

Silkeborg

R. E. Madsen - Tlf. 717

MY-ernes imponerende maskineri

Efter at MY-loko'et er tilkoblet tog 95, standses motoren, og for en ordens skyld tager jeg den medbragte kittel på, idet vi skal kigge lidt på MY'ernes maskineri. (At benytte kittel var ganske overflødig, maskinrummet var lige så rent som førerpladserne). Det er motorlokomotivinstruktør Knudsens mening, at forevisningen skal være grundig, og de to timer, der er til tog 95 skal køre fra Nyborg går ualmindelig hurtigt.

Lad det være sagt med det samme, — det er for en lægmand næsten umuligt at beskrive alle de finesser og tekniske underværker, de nye MY'er er udstyret med. Tilsyneladende er der taget hensyn til alt muligt, og det, der egentlig kommer til at danne hovedindtrykket ved præsentationen af det vældige maskineri er, at der i så vid udstrækning som muligt er anvendt automatik i stedet for manuel betjening af de forskellige funktioner, MY-loko'ets maskineri kan udføre.

I »Jernbane-Bladet«s marts-nr. for i år har afdelingsingeniør E. Risbjerg Thomsen givet en nærmere beskrivelse af MY-loko'ets tekniske indretning ect., og derfor skal der her kun føjes nogle enkelte andre oplysninger til. Til at styre de mange forskellige funktioner, er der således anbragt ikke færre end 39 relaiser af vidt forskellig størrelse, og kølevandstemperaturen er temostatreguleret. Den karakteristiske gitteranordning på begge sider af lokomotivet er i virkeligheden luftfiltre, i drift må der derfor ingen vinduer eller døre stå åbne ind til maskinrummet; også på dette punkt adskiller de nye MY'er sig fra f. eks. M.-vognene, hvor der, når det er nødvendigt af hensyn til temperaturen i rummet, må være et åbentstående vindue i maskinrummet.

Som sagt er det ikke muligt at give en kortfattet beskrivelse af MY-loko'ets tekniske detaljer, idet en sådan i givet fald ville fylde en hel bog. Motorlokomotiv-



Midtjydske Vulkanisering

Kaj Madsen & Co.

Udfører Arbejder for D.S.B.

Herning - Paghs Alle 13 - Tlf. 1220



HOS UBBE NIELSEN

får De altid det sidste nye inden for
modens hårpleje

Ny elegant SKØNHEDSSALON

Fru EVA NIELSEN

Læge examineret skønhedsexpert

Det Danske Stålvalseværk

Det Danske Stålvalseværk er oprettet af en kreds af skibsværfter, større virksomheder indenfor jernbranchen, banker og organisationer samt med støtte fra staten. Hele Danmark er interesseret i dets eksistens. Det begyndte sin virksomhed under krigen, men det er gået ind i produktionslivet som en uundværlig faktor.

I værkets fire Siemens Martin-ovne, de tre til hver 110 tons, den fjerde »kun« til 45 tons, smeltes og raffineres stålaffald fra hele landet. Kapaciteten er beregnet efter, at alt, hvad der kan indsamles, skal behandles. Skrottet indgår med 4—500 skibe om året til værkets egen havn, og de fleste af skibene tager færdigt stål med herfra. Desuden kommer betydelige mængder skrot med banevogne og lastbiler.

Der ligger bjerge af skrot på kajen, hvor magnetkraner lægger det på vognene i det smalsporede jernbanetog, som i anden etages højde kører det ind i ovnhallen.

Bogstavelig taget alle arter stålvarer findes repræsenteret i skrot-bjergene. Her er gamle radiatorer, rørledninger, stegepander, cykledele, blikchassier, tjæretromler, høstmaskiner, hestesko, harver, stålsenge, vognaksler, lokomotivhjul, jernbane- og sporvognsskiner, roerspere og grebe, kabysovne og løbehjul. Også kasserede skibsdele. Med andre ord: Gennem Stålvalseværket forvandles de gamle skibe til plader til nye, de gamle høstmaskiner til råmateriale til nye.

Opvarmes til 1625 grader celsius på 8-10 timer

Skrot er ikke det eneste råmateriale, der anvendes til fremstilling af flydende stål, som fra værkets oliefyrede ovne (totalforbrug: 100 tons olie i døgnet) går videre til bearbejdning. Når værket er oppe på fuld produktion, regnes der med 500 tons skrot og 110 tons råjern pr. døgn. Råjernet kommer bl. a. fra cementfabrikken »Norden« ved Aalborg. Desuden anvendes ferromangan, ferrosilicium, kalk og andre råmaterialer.

Smeltning- og raffineringprocessen varer 8—10 timer, altså rundt regnet en normal arbejdsdag, og udstøbningen af det færdige stål sker i store forme, de såkaldte

Hvis hele den årsproduktion, der fremstilles på det danske Stålvalseværk i Frederiksværk, blev udvalset til skibsplader og profiler, var der materiale nok til at bygge 67 store-bæltfærger. Hvis man læssede hele årsproduktionen, der svarer til 170.000 tons blokke, på et godstog, ville det nå fra Nyborg til et sted mellem Horsens og Skanderborg.

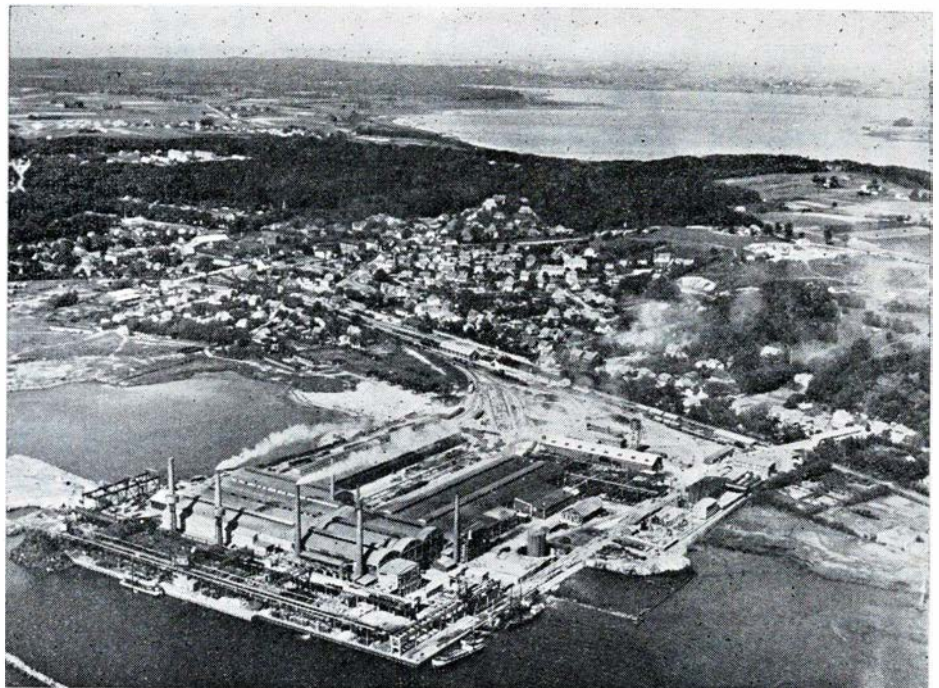
kokiller, ved en temperatur af 1625 grader celsius. Ovnene tappes først, når laboratoriet på grundlag af talrige prøver har er-

4 millioner tons vand...

Ild og vand er under den fortløbende proces de vigtigste hjælpemidler til at give det færdige produkt den rette form. Til fremstilling af profiljern bliver 750 kg tunge stålblokke og til fremstilling af plader blokke på indtil 6000 kg opvarmet påny, så materialet kan gå gennem valserne. På alle stadier af processen anvendes kaskader af vand til afkøling af ovne og valser.

Når man har lagt Stålvalseværket i Frederiksværk, står det bl. a. andet i forbindelse med, at man har kunnet skaffe tilstrækkelige mængder fersk kølevand fra Arresø. Herfra hentes knap 4 millioner tons vand om året.

Elektricitetsforbruget må ligeledes sri-



Det danske Stålvalseværk, Frederiksværk — I baggrunden Arresø

klæret, at stålet har den rette sammensætning. Det ser ud, som om der flyder glødende lava ud af ovnene.

ves med store tal. Det ligger på 16 millioner kwh pr. år. Værket har 900 elektromotorer, hvoraf den største er på 4000 hk.

Gælder det Kjole eller Frakke saa:

Herning Konfektion
ØSTERGADE 30 . TLF. 1901



GÆLDER DET MØBLER

nyt eller Reparationer

BEDST OG BILLIGST

fra

BOYES Polsterværksted

Svendborg . Skattergade 1 . Telf. 2465

Efter Kl. 18 Telf. Troense 296

Kommer overalt m. Prøver og Tilbud u. forbind.



RADIOANLÆG

til ethvert Formaal



Leverandør af Radioanlæg i

Danske Statsbaners Færger

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

KØBENHAVN K . LILLE STRANDSTRÆDE 14 . C 9513

KØKKENUDSTYR

GLAS

PORCELÆN


OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10

TLF. CENTRAL 8750



-lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!

CENTRIFUGALPUMPER

Leverandør til Danske Statsbaner

INGENIØRFORRETNING **TRIUM**

GLENTEVEJ 71 . CENTRAL 13018 . KØBENHAVN NV



MØNTMESTERVEJ 17 . NV

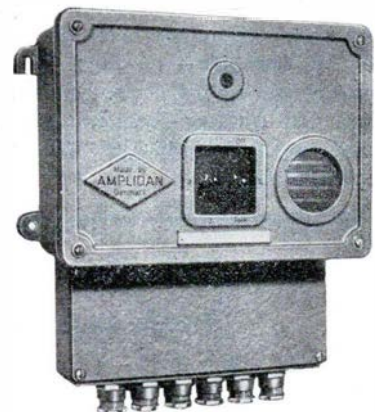
TELEFON ÅGIR 4201

Radiokommunikationsmateriel . Højtaleranlæg

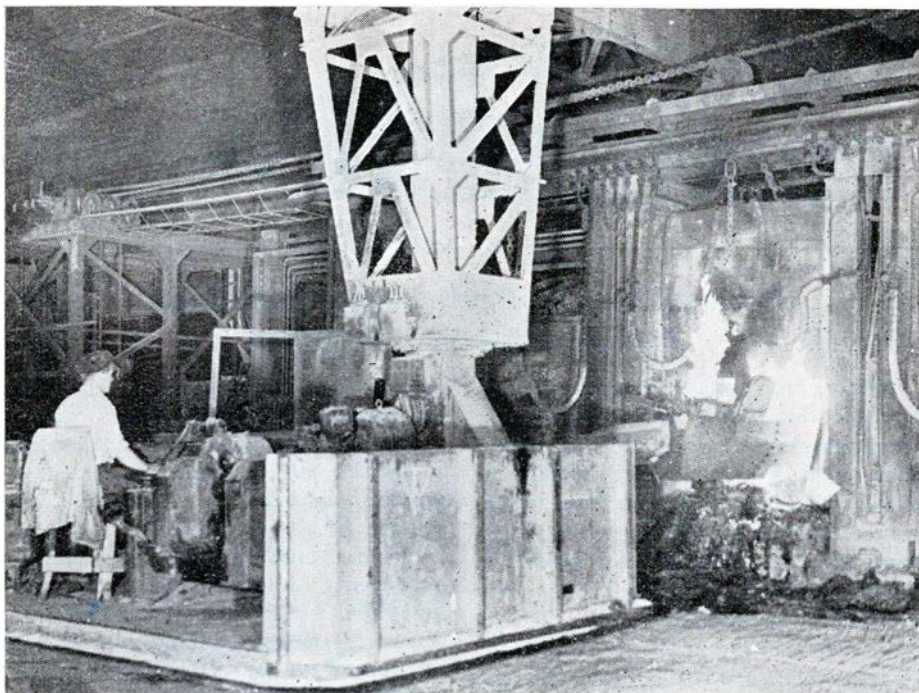
Skibsanlæg . Forstærkere . Mikrofoner

Transformere . Samtalanlæg

Leverandør til Danske Statsbaner



Hovedstation for Forbro



Der fyldes skrot i en 110 tons Siemens Martinovn

Plader til hovedparten af danske værfters behov

Valsningen til profiler og plader foregår ved hjælp af maskiner, der forbedres, efterhånden som nye metoder kommer frem. En tur gennem værkets kæmpehaller, når valsningen er i gang, giver den besøgende indtryk af, at ildslanger flyver gennem luften. Måske imponeres man mest i pladevalseværket, hvor de tykke rektangulære blokke i løbet af få minutter forvandles til plader på helt ned til 5 mm's tykkelse, passende til skibsbygningsformål.

Det Danske Stålværværk forsyner nu de danske værfter med tre fjerdedele af de skibsplader, der er brug for. Produktionen af stangjern svarer til 40 pct. af landets forbrug i de dimensioner, der fremstilles på værket.

Intet færdigprodukt forlader værket uden at have været underkastet en række mekaniske prøver til kontrol af kvaliteten.

De mange knækkede Liberty-skibe

Takket være den omstændighed, at det danske stål udelukkende fremstilles efter Siemens Martin-metoden på basis af skrot, opnår man at lave den bedste kvalitet, den der fordres til konstruktioner, i hvilke man fuldt og helt skal kunne stole på materialet. Skrot er jo stål, der tidligere har gennemgået en stålfremstillingsproces, så det er et meget rent råmateriale.

En række lande har været ramt af uheld i form af knækkede skibe. En halv snes af de berømte Liberty-skibe er knækket midt over, og flere hundrede har haft mere eller mindre alvorlige havarier. Den amerikanske professor Graff har indlagt sig fortjeneste ved at konstatere, at disse havarier skyldtes dels konstruktionsfejl, dels fejl i det anvendte materiale.

Skibe bygget af stål fra Det Danske Stålværværk har aldrig været ude for uheld af denne art. Materialet her gennemprøves i så stor udstrækning, at ikke

mindre end een procent af pladevalseværkets produktion udtages til prøver.

Forbruget øges med 5 pct. om året

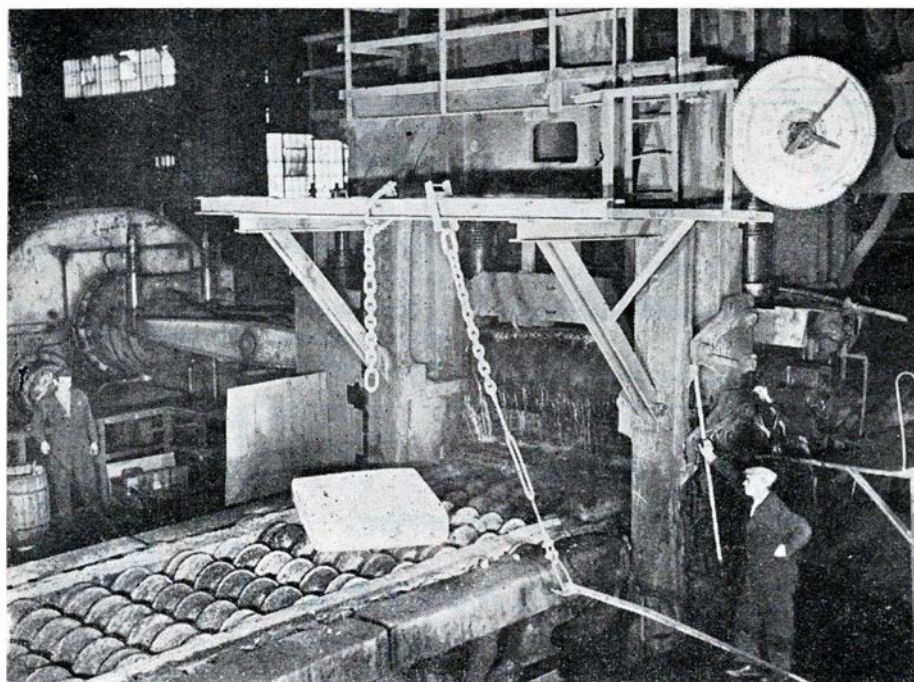
Tanken om at oprette et stålværværk i Danmark går helt tilbage til den første verdenskrig. Med det europæiske stålkartels prispolitik over for Skandinavien i årene umiddelbart før den anden verdenskrig fik planerne øget aktualitet. Priserne på det stål, Danmark skulle købe i udlandet, var væsentlig højere end de priser, engelske og tyske forbrugere skulle betale. Et udvalg med direktør H. P. Christensen, Helsingør Skibsværft, som formand realiserede derfor planerne om et dansk stål- og værværk, og i efteråret 1942 begyndte produktionen i Frederiksværk.

Betydelige udvidelser har fundet sted i de forløbne år, i fjor investeredes således 8—10 millioner kr. i virksomheder. Man arbejder ikke blot med den kendsgerning for øje, at værket dækker en stor del af de hjemlige behov, men er også indstillet på, at den hjemlige efterspørgsel efter stål stiger med ca. 5 pct. om året.

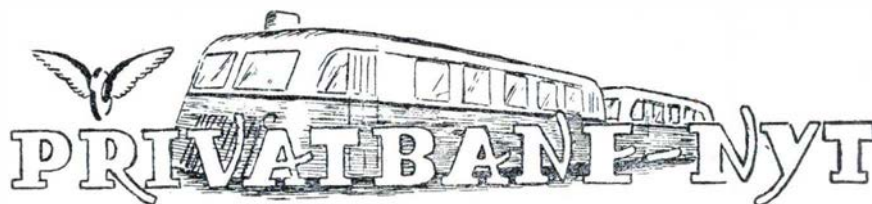
Mere end en fjerdedel af byens befolkning

Vel findes der stålværker i udlandet, der er betydeligt større end virksomheden i Frederiksværk, men efter danske forhold

En gloende stålblok ruller frem mod valserne, og få minutter efter er den en lang plade. »Uret« viser valsernes afstand.



er den et meget betydeligt foretagende, i forhold til en lille by som Frederiksværk en dominerende faktor. Det Danske Stålvalseværk dækker et areal på 130.000 kvadratmeter, der er fremkommet ved delvis opfyldning ud i Roskilde Fjord. Det beskæftiger mellem 1100 og 1200 mennesker, hvilket vil sige, at hvis alle var bosat inden for byens område, ville der være tale om mere end en fjerdedel af dettes indbyggere. De fleste bor i omegnen, og for at skaffe tilstrækkeligt med boliger har værket ladet opføre moderne udstyrede kareer og eenfamiliehuse til 150 familier.



Privatbanernes Fællesrepræsentations delegeretmøde i Randers

Danske privatbaners fællesrepræsentation holdt den 3. og 4. september sit årlige delegeretmøde i Randers. Dir. P. Kuhlmann, Hillerød, gav i sin beretning en detaljeret redegørelse for den lange række henvendelser, der fra privatbaners side har været rettet til ministeren for offentlige arbejder, regering og rigsdag om en udvidet støtte til og modernisering af banerne — henvendelser, der resulterede i nedsættelsen af en kommission med den opgave at vurdere de enkelte privatbaners betydning for trafikens afvikling og den interesse, der derefter kan tillægges deres fortsatte beståen.

Nedsættelsen af denne kommission er privatbanerne taknemmelige for, men, sagde formanden — som det fra banernes side er blevet fremført på kommissionens første møde — det er vor opfattelse, at der visse steder her i landet allerede er faret for voldsomt frem og besluttet banenærliggelse, hvor en roligere vurdering måske havde givet et andet resultat.

På den anden side må man ikke tro, at vi absolut vil holde på enhver banes eksistens, hvis en sådan bane så at sige er forladt af Gud og hvermand og ikke længere udfører en vis mission, men det er jo netop derfor denne kommission er nedsat for nøje at gennemgå de enkelte baner og vurdere deres betydning.

En sådan rolig og saglig vurdering vil selvfølgelig tage sin tid, når alle forhold skal belyses, men opgaven kan efter vor opfattelse aldrig være en brutal slagting af baner.

En klassificering af banerne må hvile på en indgående undersøgelse med vurdering af alle forhold. Vi ved fra tidligere

kommissioner, hvor vanskelig en sådan bedømmelse og klassificering kan være.

Man skal være forsigtig med at ødelægge banerne, der repræsenterer store værdier for hele landet, og en egn skal tænke sig om flere gange, inden den opgiver sin bane — nedlæggelsen kan let betyde for egnen en stagnation og en transportforordyrelse. Hertil kommer, at indførelse af ændrede transportforhold vil kræve investering af ny kapital og forøget forbrug af valuta.

DSB's underskud og fornyelse koster hver beboer i landet 40—50 kr. — privatbanernes underskud 3—4 kr., og privatbaner giver DSB i samtrafik årlig en indtægt på op mod 40 mill. kr., som nok ville forsvinde og mere til, hvis privatbanerne lukkede.

Privatbanernes ønsker

Det, som privatbanerne har fremsat ønske om, er:

1. Staten bør betale reguleringstillægget til privatbanernes pensionister ca. 5 mill. kr. årlig. — Sammenlign dette med DSB's tilsvarende udgifter, der ikke belaster DSB's budget, men udredes af finansministeriet med ca. 50 mill. kr. årlig.
2. Tilladelse til til udgiften at lægge 800 kr. pr. banekilometer til fornyelser.
3. Maksimum af statens bidrag til underskudsdekning sat noget op.
4. Årligt på finansloven at få til fortsat modernisering 2 a 3 mill. kr., hvilket er meget beskedent i forhold til DSB, der får 80—90 mill. kr. årlig.
5. Bortfald af vederlag til DSB på tilslutningsstationerne.

Lifton

El-hydr. gaffelløftere
hydr. palletrucks

Dansk fabrikat - Lev. til DSB

Birkerød - tlf. 1283

Gunnar Hansen & R. Petersen

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

Nibe - L. Algade 8 - Tlf. Nibe 108

Skönhed, som De ikke aner,
findes langs
☆ *private baner*



- den bedste gas
på det bedste anlæg.

1/5 NORDISK FLASKEGAS
ESBJERG **TLF. 3515**



Brødrene Leervad

Aut. elektro Installatører

Udfører Arbejder for DSB

Norgesgade 41 . Tlf. 9 og 10
Esbjerg

Lovgivningsmagten og staten har på mange måder lagt store byrder på banerne. Vi ved godt, at udviklingen har medført større pligtelser, men vi synes, at byrderne er bleven for store, hvis vi ikke får hjælp.

Var vi som private foretagender mere frit stillede og fri for store pensionsforpligtelser, ville forholdene se ganske anderledes ud.

Det er af vital betydning for privatbanerne og de interesserede kommuner, at en midlertid bevilling på 5 mill. kr. ydes. Den vil sætte mod i egnene og betyde for kommissionen, at vi får klarere og bedre oplysninger om mange baners fremtidsmuligheder, ellers kan det let gå efter det gamle ord: »Mens græsset gror, dør hørsemor«.

Fristen for afslutningen af privatbanekommissionens arbejde er fastsat til efteråret 1955, og der vil blive sat alt ind på, at denne frist overholdes.

Tilslutningsvederlaget til DSB

Det udvalg, der blev nedsat til at fremkomme med en indstilling om privatbanernes tilslutningsvederlag til statsbanerne, har afgivet betænkning. Det viste sig imidlertid ikke muligt at nærme statsbanernes og privatbanernes synspunkter så meget til hinanden, at der kunne blive tale om en enstemmig indstilling om, hvordan forholdene skal ordnes i fremtiden. Privatbanernes repræsentanter har ikke kunnet tiltræde en beregningsmåde, der vil medføre en forhøjelse af tilslutningsvederlagene på 1,8 mill. kr. Man ønsker vederlagenes fuldstændig bortfald under hensyn til, at privatbanerne bør betragtes som kunder hos statsbanerne og tilfører disse store indtægter. Privatbanerne har påpeget, at gennemførelsen af statsbanernes krav vil medføre, at nogle privatbaner vil blive tvunget til at standse, idet man ikke kan regne med, at kommunerne vil gå med til en sådan forøgelse af udgifterne.

Betænkningen ligger nu hos ministeren for offentlige arbejder, i hvis hånd det ligger at træffe afgørelsen.

Man har besluttet ikke at rejse krav om en revision af entrepriseoverenskomsten med postvæsenet, så længe privatbanekommissionen arbejder.

Trafikminister Carl Petersen knyttede et par enkelte bemærkninger til de faldne udtalelser og sagde bl. a.: Det er den nøgne kendsgerning, at bilernes antal er steget med 100.000 siden 1946. Det giver en vis anledning til at tænke på hele trafikproblemet fremefter. Om spørgsmålet: statens overtagelse af reguleringstillægget, sagde trafikministeren, at det ville være

forkert at gøre dette på nuværende tidspunkt. Man må lade det ligge, til man har set, hvad den nedsatte kommission har fundet ud af. Angående tilslutningsvederlaget til DSB måtte ministeren beklage, at han endnu ikke havde sat sig ind i betænkningen, hvorfor han ikke havde kunnet tage stilling til spørgsmålet.

Valgene

Som medlemmer af fællesrepræsentationen for de kommende 3 år genvalgte borgmester Lohff Rasmussen, Kalvehave, direktør Kuhlmann og driftsbestyrer P. Hansen, Odense. For de kommende to år nyvalgte borgmester R. Holm, Horsens, i stedet for den afdøde kammerherre Neumann. Til fællesudvalget genvalgte direktør Kuhlmann og driftsbestyrer P. Hansen, mens direktør C. Milner, Rønne, sparekassedirektør Berneke, Randers, og stiftamtmand Høirup, Odense, nyvalgte i stedet for henholdsvis kammerherre Neumann, overretssagfører Chr. Tiemroth, København, og direktør N. Terp-Lassen, Maribo. Som revisor genvalgte statsautoriseret revisor Erik Nielsen, København, og nyvalgte sparekassedirektør Andersen, Hillerød, i stedet for overretssagfører Tiemroth. — Bestyrelsen konstituerer sig senere.

Ulykkesforsikringen

For ulykkesforsikringens vedkommende oplyste direktør Kuhlmann, at der havde været 116 ulykker, hvilket er 11 mindre end forrige år. 2 ulykker havde haft dødelig udgang. Driftsregnskabet, der oplæstes af direktør Poul Hjortkær, fællesrepræsentationen, udviste et underskud på 48.005 kr. Balancen var 624.700 kr. Status balancerede med 923.789 kr.

Som medlem af bestyrelsen for de kommende 5 år genvalgte skolekonsulent Stegger Nielsen, Randers. For de kommende 4 år nyvalgte borgmester R. Holm, Horsens, i stedet for kammerherre Neumann.

Forsikringsforeningen

For forsikringsforeningens vedkommende havde der været 129 skader, hvilket er 28 mere end sidste år. 9 mennesker var blevet dræbt. Det viser sig, at der har været 26 sammenstød med køretøjer ved overkørsler, hvor der er blinklys signaler, 21 ved ubevogtede overkørsler og 15 ved overkørsler med bomme.

Driftsregnskabet balancerede med 1.170.062 kr. og viste et overskud på 153.000 kr. Status balancerede med

1.236.501 kr. — Valgene var de samme som i ulykkesforsikringen.

Pensionskassen

Pensionskassens beretning aflagdes af amtmand Egedorf, Thisted. Han oplyste bl. a., at antallet af forsikrede tjenestemænd er gået tilbage. Mens tallet i 1948 var 1539, er det nu kun 1360. — Som medlem af bestyrelsen for de kommende 5 år genvalgte overretssagfører Ad. L. Eriksen, der er indtrådt i stedet for den afdøde formand, dommer K. Cortsen.

Som næste års mødested valgtes Nykøbing Falster.



Lollandsbanens nye direktør

Lollandsbanens bestyrelse har blandt 19 ansøgere, hvoraf 3 fra banens personale, valgt banens 33-årige regnskabschef S. Damkjær Brandt.

Den nye direktør begyndte sin meget hurtige løbebane indenfor jernbanevæse-



Direktor S. D. Brandt

net i 1937, hvor han blev trafikelev ved Randers—Hadsund-banen. I 1942 kom han til Hillerød—Frederiksværk—Hunde- sted banen som trafikmedhjælper og blev assistent i 1944. Den 1. juli 1945 rykkede Brandt ind på privatbanernes fælleskontor i København som overassistent. Her lærte man hurtigt at værdsætte hans dygtighed, hvilket i 1948 medførte forfremmelse til fuldmægtig og i 1950 til kontorchef.

På privatbanernes fælleskontor fik Brandt et indgående kendskab til alle forhold vedrørende privatbaneforhold, således at det er en i alle måder kyndig bane-

mand, der nu tager direktørstolen i besiddelse. I privatbanekredse landet over vil udnævnelsen ikke fremkalde forbavelse, idet Brandt forlængst her har vundet sig et godt navn og vurderet som en mand, der havde en fremtid for sig indenfor privatbanerne.

Bestyrelsen har utvivlsomt set rigtigt i at tage en ung mand, der har sin fulde arbejdskraft og en moderne indstilling, hvortil kommer den store saglige ballast, som den nye direktør er i besiddelse af.

Indenfor Lollandsbanens personale har den nye direktør vundet respekt og anerkendelse i de 3-4 år, han har været ansat, og det vil vække tilfredshed, at man har taget en mand, der kender banens forhold og som der er tillid til.



Maribo-Bandholm Jb. likviderer

Fra 13. sept. er banen ophørt som selvstændigt jernbaneselskab. Da Lollandsbanen ejer alle aktierne i banen, har man fundet det unødvendigt fremdeles at føre selvstændigt regnskab for denne bane.

Den nu godt 80-årige bane har altid været et godt aktiv, og i dens sidste regnskabsår havde den et driftsoverskud på 46.000 kr.

VEJLE—VANDEL—GRINDSTED jernbane har i sidste driftsår haft et underskud på 160.741 kr. mod 194.890 i fjor, hvilket er en forbedring i regnskabet på 17 pct. I indeværende år viser persontrafikken en mindre og godstrafikken en betydelig nedgang. Den våde sommer har virket hemmende på udflugtsrejser, og formbrændselsfabrikationen har næsten ligget stille.

HØNG—TØLLØSE jb. møder med et stærkt forbedret regnskab, væsentligt som følge af en stigning på over 80 pct. i godsbefordringen. Underskudet blev 97.036 kr. mod 144.948 kr. forrige år.

VARDE—NR. NEBEL jb. har haft et driftsunderskud på 96.633 kr.

Varde—Grindsted banen har et underskud på 60.805 kr.

RINGKØBING — ØRNHØJ — HOLSTEBRO jb. har et underskud på 243.832 kr. mod et underskud på 262.936 kr. i fjor. Heraf falder 97.171 kr. på Ørnholm—Holstebrobanen og de 146.661 kr. på Ringkøbing—Ørnholm-banen.

RANDERS—HADSUND jb. noterer 455.529 kr. i driftsunderskud, ca. 5000 kr. mere end året forud. De 5000 kr. kunne være sparet, såfremt man ikke havde været nødsaget til at køre med damploko i fem måneder, indtil det nye dieselloko blev leveret.

EBELTOFT—TRUSTRUP jb. har haft et underskud på 99.375 kr. mod 133.257 kr.

året forud. På de to sidste regnskabsår er regnskabet forbedret med ca. 60.000 kr.

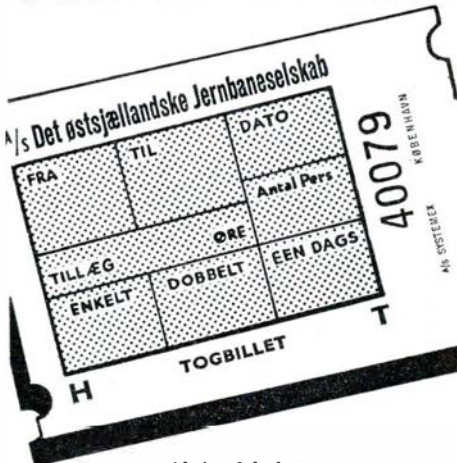
AARHUS—HAMMEL—THORSØ jb. viser et underskud på 330.968 kr., godt 20.000 kr. mere end i fjor. Banens befordring af rejsende fra endestationen i Aarhus til hovedbanegården i Aarhus var ophørt, da der gennemsnitlig kun blev befordret 3 rejsende pr. dag. Det at banen ikke har direkte forbindelse med DSB i Aarhus er stadig bestyrelsens hovedpine. Da banen blev anlagt, kunne forbindelsen være anlagt for 10.000 kr., i dag vil det koste 2-3 mill. kr. Banens store pakhus i Aarhus blev i stor udstrækning benyttet som losse- og ladeplads af en del rutebilvognmænd, og det havde givet banen en indtægt på 12.000 kr. pr. år. Planen om at lave endestation i Viby J, var man gået bort fra.

ODSHERREDS jb.s underskud er i år 270.306 kr., hvilket er godt 25.000 mindre end året forud. Den nye bilrute Odsherred—København havde i sit første driftsår givet et overskud på 56.035 kr. Der er påbegyndt anlæg af krydsningsspor på Gislinge st.

HØRVE—VÆRSLEV banen har et underskud på 157.700 kr. 1000 kr. mindre end i Fjor. Fra vinterkøreplanens begyndelse lukkes stationerne og jernbanetrafikken om søndagen.

HADS—NING HERREDERS jb. viser et underskud på 108.774 kr. mod 124.193 kr. året før. Der har været en fremgang i personbefordringen på 800.000 rejsende, men disse falder udelukkende på rutebilbefordringen.

BELLGRAPHIC SYSTEM



Aktieselskabet

SYSTEMEX

ST. KONGENSGADE 47 KØBENHAVN K
TELF. PALÆ 2890*

Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker
Vand - Varme - Sanitet
Udfører Arbejder for D.S.B.
Skjern . Bredgade 112 . Telf. 484

J. P. Bisgaard

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

Umuligt

siger Værkstedschefen, naar det gælder Reparation af Brud i Støbejern, f. Eks. i Fundamenter, Motordæksler, Svinghjul, Beholdere, Pumper o. l. **METALOCK** løser Problemet for Dem, hurtigt og billigt, og De faar en Maskindel, der er lige saa stærk og brugbar, som før Reparationen, der udføres paa Stedet.

Aktieselskabet METALOCK

AMALIEGADE 16

Telefon Ctr. 14151 . KØBENHAVN K . Tlgr. Adr. Metalock



Dræbte

MASKINDEP. GB d. 1. aug. Den 49-årige ekstrahåndværker Edv. Jensen kom i dag under rangering i klemme mellem et loko og remiseporten og blev så hårdt kvæstet, at han senere afgik ved døden.

VESTERPORT d. 1. aug. I løbet af natten har en mand berøvet sig livet ved at lade sig overkøre af tog lige i indkørslen til tunellen ved Jarmers Plads.

TOMMERUP d. 19. aug. En 60-årig kvinde, der boede i en beboelsesvogn på jernbaneterrænet, blev i morges dræbt af et godstog, da hun i tæt tåge ville gå over sporene.

Påkørsler på overskæringer

HAVNDAL d. 2. aug. En personbil, hvis fører ikke bemærkede det røde blinklys, blev i dag påkørt af Hadsundtoget på overskæringsen i Hadsund. Bilen blev stærkt havareret.

VARDE d. 3. aug. Da Nr. Nebelbanens skinnibus skulle passere overskæringsen ved Vestre Landevej i Varde, påkørte den en personbil, der ikke blev holdt tilbage trods rødt blinklys. Ingen personer kom noget til, men såvel bilen som skinnebussen blev beskadigede.

VINDERUP d. 5. aug. To unge mennesker på motorcykel kørte ved 0,30-tiden mod den sænkede bom vest for Vinderup. Bommen knækkede og blev drejet ind over sporet, hvor også de to mand på motorcyklen væltede. Ingen af dem var kommet noget til, og det lykkedes at få ryddet sporet før lyntoget passerede.

SKIVE d. 9. aug. Da et rangertræk på vej til havnen i Skive i formid. skulle passere Engvej påkørte dette en varebil, der

blev slæbt 50 m hen ad sporet. Bilen var næsten trykket sammen, men de tre mennesker, der befandt sig i den, kom intet til. Der er ingen advarselssignaler ved overskæringsen.

KR. ESKILSTRUP d. 12. aug. Skinnebusen fra Høng påkørte i eftermd. en påhængsvogn, der blev trukket af en traktor, på overskæringsen i Kr. Eskilstrup, hvor der både er blinklys og allarmklokker. Kun materiel skade.

VIG d. 12. aug. Nattoget fra Holbæk påkørte i nærheden af Vig st. en ko, der var kommet ind på banen. Såvel skinnibus som påhængsvogn blev afsporet, men hverken de rejsende eller personalet kom noget til.

FJELLERUP d. 13. aug. En personbil blev i eftermd. påkørt af toget fra Ringe på overskæringsen ved Fjellerup st. Føreren af bilen påstod, at han var standset for rødt blink, men da der ikke kom noget tog, kørte han frem.

BRYRUP d. 14. august. En mand på knallert blev i eftermd. påkørt af skinnebussen på overskæringsen ved Bryrup st. Han blev hårdt kvæstet. Der er både blinklys og allarmklokker ved overskæringsen.

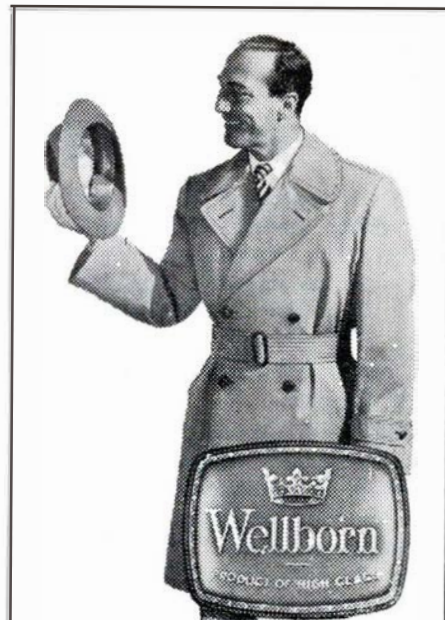
AALBORG d. 23. august. En personbil med fire personer blev ved 14-tiden påkørt af et rangertræk på overskæringsen ved Sønderbro i Aalborg. Føreren af bilen påstod, at den jernbanearb., der gik foran rangertrækket vinkede ham frem, og senere tilbage, og da bilen skulle sættes i bakgear, gik motoren i stå. Jernbanearb. påstod, at han havde vist stop, men da bilen fortsatte kørslen, vinkede han frem, hvorved den kunne være sluppet over uden at blive ramt af toget. Nogle vidner støttede jernbanearb., da de hævdede, at han først vinkede frem, da bilen gik i stå på overskæringsen. Bilen blev så godt som knust, men passagererne slap alle med lettere beskadigelser.

RISSKOV d. 25. aug. I den meget tætte tåge i morges kørte en lastbil mod den sænkede bom på Grenaavej i Risskov. Bilen blev standset før den kom ind på sporet.

KARUP d. 27. aug. En 9-års dreng kørte ved 18-tiden ind i siden på toget, da dette passerede overskæringsen i Karup. Drengen blev slynget ned i groften, og det viste sig, at han havde pådraget sig en hjernerystelse. Der var tændt rødt blinklys ved overskæringsen.

Andre uheld

VOJENS d. 2. aug. Den 23-årige stationsarb. Folmer Konradsen, Vojens, mistede i nat sin venstre arm under rangering på stationen. Ingen har set hvordan ulykken skete, men han er formentlig faldet og har fået armen under en godsvogn.



Cotton-Pjækkerter

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

Trenchcoat

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

Vi har ogsaa løbende Konto for Dreng og Herrer

Herremagasin Parte Hest

Vesterbrogade 139
København V . Telf. Vester 2614

ORIGINAL **SCHNORR** TALLERKENFJEDRE

til belastninger fra 1 kg til ca. 200 tons

Rekvirer venligst vore tabeller over lagerførte standard-dimensioner!

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



HELSINGØR d. 7. aug. I Nærheden af Marienlyst blev en 3-års dreng påkørt af skinnebussen. Han pådrog sig kraniebrud.

FAARE d. 19. aug. Et uvejr drev i dag hen over egnen og fremkaldte store oversvømmelser. På strækningen mellem Faare og Bækmarksbro blev banen flere steder undermineret af vandet, så driften på banen måtte indstilles, og de rejsende blev befordret med rutebil over strækningen Faare—Vemb.

NYBORG d. 21. aug. Da toget fra Svendborg til Nyborg ved 18-tiden passerede den skarpe kurve på Nyborg st., afsporede en personvogn. I løbet af natten blev sporet atter frit, og indtil da, blev de rejsende befordret med rutebiler.

AALBORG d. 25. aug. En ung dame, der befandt sig i toget fra Arden til Aalborg, pådrog sig derunder forskellige snitsår og en mindre hjernerystelse, ved at en ildrager fra maskinens tender knuste ruden i kupedøren.

KBHAVN GB d. 28. aug. Jernbanearb. Erhard Hansen fik i morges på uforklarlig Møde kørt begge ben af ved at komme ind under en godsvogn.

HADERSLEV H d. 28. aug. Da man i morges var ved at skubbe nogle godsvogne på plads ved pakhuset, kom jernbanearb. Nielsen i klemme mellem pufferne på to vogne. Som følge af, at begge vogne var i drift slap han med at få trykket nogle ribben ind.

indbefattet motorcykler, scootere m. v., er fra kalundborg overført 12.000 og næsten sammen antal fra Aarhus, således at det samlede tal kommer på 24.000 stykker.



Aalborg

Overtrafikkontrolør Fini V. Nielsen, Kh., er forfremmet til stationsforstander i Aalborg, hvor stfst. H. Møller har søgt afsked på grund af alder (70 år).

Gedser

Trafikkontrolør L. V. Erner, Hellerup, er forfremmet til stationsforstander i Gedser, hvor stfst. K. Christjansen er død (57 år).

Dødsfald

Togfører H. J. Christiansen, fh. Fredericia, 87 år.

Ledvogter Jens Møller, fh. Horsens, 87 år. Skibsmaskinmst. A. J. Nagel, fh. Korsør, 79 år.

Overportør Andr. E. Jacobsen, fh. Vejle, N, 78 år.

Overportør F. C. Sørensen, fh. Klampenborg, 78 år.

Lokofører Nis N. Kjær, fh. Strib.

Baneformand P. Mortensen, fh. Allerslev.

Lokofører C. Skjoldager-Nielsen, fh. mdt. Gb., 72 år.

Lokoinstruktør Axel Jensen, fh. Fredericia, 71 år.

Togfører P. M. Bæktoft, fh. Skanderborg.

Kalundborg-overfarten 40 år

Den næstnyeste af DSB's overfarter, Kalundborg—Aarhus, fyldte den 1. september 40 år. Ruten burde fra starten have været en færgerute. Men den kamp og de våben, der blev brugt mod overtagelsen af denne rute, var alt andet end fine, men vi skal afholde os fra at komme ind på dette her.

DFDS havde i januar 1913 opsagt ruten til trafikministeriet, og det blev af ministeriet pålagt DSB at udarbejde en beregning over udgifterne for denne rute. Den daværende generaldirektør Ambt, der var en anerkendt dygtig ingeniør, var i lighed med generaldirektør Knutzen, valgt på et program om besparelser ved DSB og var en meget stor modstander af alt, hvad der hed overfarter, ville ikke høre tale om overtagelse af ruten.

Rigsdagens finansudvalg forlangte imidlertid, at der blev afholdt en prøvefart med en af de ældre storebæltsfærger. Denne fandt sted i marts 1913 og forløb på bedste måde med anløb af Koldby på Samsø.

Den 1. september 1914 overtog DSB ruten og satte to gamle hjulfærger ind på denne. For at hjulkasserne ikke skulle ødelægges på de lave bolværker, blev disse forsynet med nogle stykker svært tøm-

mer. Den første verdenskrig var på dette tidspunkt ved at udvikle sig, og man kunne ikke undvære færgerne på Store Bælt. De to skibe »Freja« og »Ægir« fra den standsede Korsør—Kiel rute kom derefter op til Kalundborgoverfarten. »Ægir« var en gammel hjuldamp, og det blev derfor i november 1915 besluttet at overtage Øresundsselskabets skrueskib »Sverige« til en pris af 500.000 kr. Skibet fik derefter navnet »Niels Holst«.

Pladsforholdene på 3. kl. blev efterhånden alt for indskrænkede, og i 1931 sattes det smukke skib »Kalundborg« ind på ruten, og to år senere kom »Jylland«. Disse to skibe har nu i snart 25 år afviklet den stadig voksende trafik på ruten på fuldt tilfredsstillende måde, men tiden er nu inde til, at der tænkes på nyt hurtiggående skib, der alene skal foretage flere ture daglig på denne overfart.

Naturligvis har befordringen af personer, gods og biler været præget af de skiftende tider; men for sidste driftsår foreligger følgende tal for personbefordring og overførsel af motorkøretøjer, som har taget et voldsomt opsving. Af personer er fra Kalundborg overført 156.000 og fra Aarhus-siden 161.000, ialt ca. 317.000 personer på et år. Af motorkøretøjer, heri

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

**Svogerslev
Læsetransportøren**

Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis
Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Stationsforstander A. Chr. Guldmann, fh. Stilling, 71 år.

Banehåndværker Andr. Lassen, fh. Horsens.

Ledvogter H. P. Nielsen, ØSJS.

Banearbejder J. L. Jensen, fh. Vrå, 68 år.

Lokofører N. T. Adserballe, fh. Rudkøbing.

Stationsmester N. Sønderstrup, Horslunde, 68 år.

Banearbejder Martin Nielsen, fh. Randers.

Baneformand P. Mortensen, fh. Allerslev.

Lokofører Alfr. A. Jensen, fh. Padborg, 67 år.

Overbanemester J. Hasselbalch Ryge, fh. Svendborg.

Overportør J. Cardel, fh. Assens, 66 år.

Lokofører Søren Christensen, Ebeltoft, 63 år.

Baneformand Aug. Jensen, Tvingstrup, 62 år.

Overportør C. A. Nielsen (Gevno) Godsbgd., 57 år.



Ingen risiko

Der havde været en række indbrud på stationen og rundt om i byen, og personalet stod og drøftede disse tyverier. En ældre banevagt deltog ikke i diskussionen, hvorfor stationsforstanderen henvendte sig til ham:

— Nå, Andersen, er De ikke bange for, at der bliver gjort indbrud hos Dem?

— Næ', nej, jeg er ja så fattig, så der er ikke noget at tage hos mig, ja, der er selvfølgelig kællingen, men bliver hun stjålet en nat, er jeg sikker på, at de kommer med hende igen, når de ser hende ved dagens lys!

Rygnings forbudt

En dag, da godsekspeditoren gik gennem pakhuset, sagde han til pakhusformanden:

— De må sørge for, at personalet ikke ryger på pakhuset.

— Ja, jeg har sagt til dem, at de skal bruge snus, men de vil ikke!

— og så var der

Stationsforstanderen, der altid gik med trekantet hat, som var det eneste, der passede til hovedet!

Fra vore annoncører

Meddelelse

til DSB's personale

Lui-P. Konfektion, Vestergade 10. Viborg, er eneste specialforretning i kjoler, konfektion, hvorfor vi altid kan vise Dem et fint udvalg — og vi fører alt op i meget store størrelser. Skulle der alligevel være et problem, tager vi mål — og selvfølgelig med fuld garanti for både pasform og snit. Vi har også en lille afdeling med børnekonfektion fra stør. 8 år og opefter. Hvis det vi har ikke helt er efter Deres ønske, er det vor fornemste opgave at fremskaffe netop det, De havde tænkt Dem. Vi opreter gerne en konto for Dem med månedlige afdrag, som det passer Dem bedst.

FORENINGS-meddelelser



Den 10. oktober 1944 indkaldtes på initiativ af togfører H. Tovdahl til et møde i Struer. Mødet omfattede alle jernbanekategorier og dagsordenen for mødet var oprettelse af et jernbaneorkester i Struer.

Der var vel skeptikere, som mente, at Struer var for lille en by til, at man kunne starte et sådant orkester, men det viste sig, at de folk som blev valgt til at fuldfore den tanke, som her var udklæk-

ket, magtede opgaven, og med daværende togbetjent N. J. Østergaard Jensen som formand, startedes foreningen og kunne takket være en ret betydelig økonomisk hjælp fra flere af byens forretningsfolk, allerede den 15. januar 1945 afholde den første musikovelse med daværende togbetjent J. Livbjerg som dirigent.

Mange jernbanemænd i Struer har været aktive medlemmer, men mange har også måttet erkende, at vejen til at blive aktiv deltager er lang og trang, ja, så lang, at de fleste faldt fra undervejs og af de 25 mand, som orkestret i løbet af et par år kom til at bestå af, er der nu kun 4, som kan fejre de 10 år sammen med foreningen, men som der står i en af vore kendte sange: »for de gamle, som faldt, er der ny over alt«, holder også stik her, og når orkestret i dag står med 30 aktive musikere og et passivt medlemstal på mere end 50 % af samtlige jernbanemænd i Struer, kan der jo med rette siges, at foreningen er levedygtig, og orkestrets eksistensberettigelse kan bedst skildres med de ord, som byens borgmester udtalte ved landsorkesterstævnet i Struer 1953. Han udtalte her, at Struer Jernbaneorkester blev betragtet som det egentlige byorkester, og det må vel være en stor ros for et amatørorkester at få. Men ikke alene Struer nyder glæde af orkestret, men også mange omliggende byer har haft fornøjelse af orkestret i de forløbne år, og da orkestret havde knyttet forbindelse med Sarpsborg i Norge, så orkestreret sig i 1950 i stand til at arrangere en udenlandsrejse til Norge, en rejse, som vel nok må betragtes som en af de største oplevelser, dets aktive medlemmer har haft.

Når foreningen nu den 9. oktober sammenkalder sine medlemmer til en fest-

VOGNFABRIKKEN



R A N D E R S

Haardfrossen Klaris

lev. i Banevogn fra Skagen, Hirtshals og Thyborøn.

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

Tegn Forsikringerne i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelses-Forening af 1891

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

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

Tillidsmænd over hele Landet

lighed i anledning af 10 års jubilæet, er det med håbet om, at byens befolkning og især dens jernbanemænd fortsat vil stå sammen om orkestret og støtte det, så at vi endnu i mange år kan nyde glæde af dets musik.

Frimærkeklubben DSB

København

har påbegyndt sin nye sæson d. 15. september. Alle interesserede er velkomne i lokalet. Bernstorffsgade 16 i kælderetagen eller henvendelse hos John E. Larsen, Vesterbrogade 64 A, Ve 7113x.

DSB SKYTTEFORENING KØBENHAVN

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

DSB Skytteforening afholdt søndag den 29. august d. å. sin årlige kap- og præmieskydning om damernes vandrepokal, 10 skud på 200 meter, efter de gældende handicapbestemmelser.

Vinder af pokalen blev Gunnar Broch med 95,2 points.

Gunnar Broch modtog en erindringsriffelplade for vunden pokal 1953.

I præmieskydningen blev resultaterne følgende:

Klasse A.

Nr. 1. Gunner Broch	94 P.
Nr. 2. L. K. Josefsen	92 P.
Nr. 3. J. K. Jakobsen	90 P.

Klasse B.

V. T. K. Pedersen	91 P.
E. J. Håkansson	86 P.
21 skytter deltog.	



**Gør
Deres
indkøb
hos vore**

annoncører

E L



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

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

Blomsterforretningen
Ydes Eftf. J. Clausen
Blomster - Kranse - Dekorationer
Banegaards Plads 5
Aarhus . Tlf. 21039

Det er Kvalitetsbrød fra
Thers Bageri
man forlanger.
Leverandør til DSB
Korsør . Algade 39 . Tlf. 86

Bogforlaget FREMAD

åbner den nye sæson

Så er de der igen, de dejlige bøger fra *Fremads Folkebibliotek*. Atter duperer de os — de to tidligere serier skulle ellers gøre det svært at spille større trumfer ud, men årets serie ser ud til at slå alle rekorder.

Ti sprællevende romaner, fyldt med handling og spænding, et nyt og endnu smukkere bogudstyr — og dog igen en mulighed for alle læseinteresserede for at fylde reolen med god læsning, til de samme sensationelle priser, som FFB lagde ud med for to år siden: 2,85 kr. for de heftede, 4,85 for den smukke pluviusindbundne udgave, og hertil den nye sensation — en skindindbundet udgave til kun 7,35 kr. Abonnementspriser der slår alt andet — ikke mindst i en bogsæson, hvor det ser ud til, at man må lede med lys og lygte efter bøger til under en femten kroners penge. Jo, FFB har lagt op til en kæmpesucces — og de fortjener den.

Serien startede den 15. september med ingen ringere end den fortællede *Peter Freuchen*, hvis bedste roman, »Storfanger«, det er en oplevelse at læse — og nu i oktober møder FFB med en splinterny bog på dansk: den norske forfatter *Johan Falkbergets* humorist-succes »Bør Børson jr.«. For i år dækker FFB hele Skandinaviens Parnas, og man kan altså nu vente at få Nordens forfatterelite til samme kolossalt billige priser, som de danske forfattere FFB allerede har givet os. I næste måned udsendes den spændende kriminalpsykologiske »Hr. Petit«, hvor *Alice Guldbrandsen* mesterligt og dramatisk beretter om et sidestykke til den franske massemander Landru.

To splinternye bøger

Senere i serien kommer FFB med en anden helt ny bog, nemlig svenskeren *Jan Fridegårds* hjertevarme »Porten kaldes trang«. Det vil altså sige, at der i årets FFB-serie findes to bøger, der ikke før har været præsenteret for en dansk

læserkreds — og dog til de sædvanlige FFB-priser.

Tove Ditlevsens »For Barnets Skyld« er en anden værdifuld FFB-bag, og desuden bringes den svenske forfatterinde *Moa Martinssons* »Dronning Grågylden«, *Arthur Omres* »Ukendt Mand«, *Erling Kristensens* »Lers«, *Knud Sønderbys* »En Kvinde er overflodig«, som mange vil crindre fra både teater og radio, samt *Ellen Duurløos* »Man kalder det Kærlighed«. Enhver, der kender noget til bøger, vil heraf kunne se, at FFB virkelig har ret i karakteristiken »handling, spænding og humor«.

Endnu mere læsestof

Det smukke bogudstyr, som FFB hidtil har vist, følges op i årets serie. Smagfulde bind i henholdsvis dybrødt nigerpresstet pluviusin og grønt skind, alle med 22 karat guld på ryggen. Årets bøger er trykt på godt romanpapir, de virker tykkere, hvilket kommer »rygbilledet« til gode — den samme meget let læselige skrift (ikke noget »gnideri«, som man ofte ser i billige udgaver) og tilmed endnu mere læsestof end tidligere.

De store FFB-oplag sikrer, som ovenfor beskrevet, igen de gode bøger til de samme lave abonnementspriser — til gengæld må den kendsgerning, at bogfremstillingen er blevet dyrere end for to år siden, bære skylden for, at løssalgsprisen stiger med 50 øre pr. bind. Endnu en vægtig grund til, at vi sikrer os hele FFB-serien. Vi sparer jo hele 5 kroner derved!

Hjælp FFB —

Naturligvis kan man få FFB-bøgerne hos alle landets boghandlere, men FFB gik videre. Gennem oprettelsen af bogombudssystemet søger *Fremads Folkebibliotek* at få de mennesker i tale, som sjældent eller aldrig sætter deres ben i en boghandel. Og det har glædeligvis været en betydelig succes. Nær ved 2.000 bogombud søger i dag for at få disse gode bøger ud på vore mange arbejdspladser og ud i vore foreninger. FFB er netop nu i gang med at skaffe nye medarbejdere på hidtil udækkede virksomheder. Vi vil med de nye bøger i hånden opfordre alle læserne til at være med i dette værdifulde litteraturfremstød. Skriv ind til *Fremads Folkebibliotek*, Nørrebrogade 54, Kbhvn. N., og vær med. Naturligvis skal alle vore arbejdspladser have deres aktive »bogmissionær« —

I.

Odense

Malerfirmaet

Andersen & Holst

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

Ove Johansen

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

De køber med Fordel Deres
Forbrug af

Kød - Flæsk - Paalæg

hos H. L. Rasmussen

Nørregade 71 . Tlf. 2552
Odense

Aage Rasmussen

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

Hans Jørgensen & Søn

Entreprenørfirma
Udfører Arbejder for D.S.B.

Odense . Pjentedamsvej 49 . Tlf. 683

Den cooperative Malerforretning

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

Lars Jørgen Larsen

Vin og Cigarer

Odense . Vesterbro 3 . Telefon 4710

» GOURMET «

v/ E. Andersen

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

Odense Støvsuger Central

Brugte Støvsugere sælges
kontant eller Rate.
Reparationer af enhver Art udf.

Odense . Vindegade 13 . Tlf. 6478

Hans Rasmussens Sønner

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

Svendborg



Svendborg Vulkanise- ringsanstalt

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

Vi har altid noget nyt...



v/ K. Christensen

SVENDBORG

Dagblade * Ugeblade
Cigarer * Cigaretter

BANEGAARDSKIOSKEN SVENDBORG

Aaben kl. 5,30—23

Harry Petersen

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

Rutebilstationens Kiosk

Øl - Sodavand - Is - Kaffe
Varme Pølser
Dagblade, Ugeblade, Tidsskrifter
Tlf. Svendborg 543

Svendborg Ligkistemagasin

Det gamle kendte Firma
v/ Hans Nielsen & Søn
Svendborg - Fruestræde 10
Tlf. 264 (2 Ledn.)
Begravelser og Ligbrændinger

Axel Justesens Bageri

Altid friskbagt Brød og Kager
Spec.: Lækre Fødselsdagkringler
Leverandør til DSB
Nyborg Adelgade 9 Tlf. 133

A. V. Löwenstein

Malermester

Odense - Østerbro 112 - Tlf. 11691

Henry Olsen

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

Ger Deres indkøb hos vore annoncører

Viborg

Aut. N D Forhandler

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

Anders Petersen Farvehandel

Tapeter . Farver . Lakker
Leverandør til DSB

Viborg . Vestergade 18 . Tlf. 1185-1525

Phillipsen & Hall ½

Aut. Elektroinstallatører
Elanlæg udf. overalt i Landet
Radio - Køleanlæg - Lys - Kraft

Viborg, Sct. Mathiasgade 58. Tlf. 173-174

Chr. Laursen

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

Banegaardskiosken Holstebro

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

Magnus Jepsen

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

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

Karl Fr. Schmidt

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

Herning

Lund & Eriksen
Elektro-Installation

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

E. Blach Hansen

Guldsmedie og Juvelerer
Lev. til DSB Personale
Herning . Østergade 3 . Tlf. 800

Schack Nielsen

Farver og Lakker
Stort Udvalg i Tapeter
Herning . Østergade 20 . Tlf. 576

Importforretningen Frem

N. C. Nielsen
Tobak og Lædervarer
Herning . Østergade 32 . Tlf. 466



Ejnar Lange
Slagtermesterforretning
Kød - Flæsk - Paalæg
Herning . »Fredhøj«
Telf. 1739

C. Engelbrecht & Søn

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

Aalborg

CHR. MANSTRUP

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

Ismejeriet Hølund

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

Mejeriet FYENSGADE 10

anbefaler sig med
1. kl.s Mejeriprodukter
ALTID FRISK BRØD . VARENE BRINGES
Tlf. Aalborg 8359

Axel Lund's Enke

Vognmand
Nørresundby . Tlf. 5564

Ringkøbing

Andreas Christensen

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

Jens Carl Feddersen

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

Peder Nissen

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

Jens Møller

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

Hans L. Olsen

Blikkenslager - Aut. Vand-
og Gasmester
Udfører Arbejder for D.S.B.
Thisted - Grydetorv 2 - Tlf. 772

Randers

Gørup Christensen

EL Installationsforretning

Lamper og Lysekroner
Leverer til DSB
Houmeden 11 . Tlf. 2115
Randers

Johannes Faarups Eftf.

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

E. K. Schifter

TRÆHANDEL

Hobro Adelgade 39 . Tlf. 171

**Gør Deres indkøb
hos vore annoncører**

Holbæk

Holbæk Autoophug

Anton Jensens Eftf.
Køber brugt Jernbanemateriel og
gamle Accumulatorer til højeste Dagspris
Holbæk . Paralelvej . Tlf. 1167

Blikkenslagernes A/S

v/ H. Olsen
Aut. Gas- og Vandmester
Sanitet - Centralvarme
Holbæk . Værksted: Munkholmsvej 19
Tlf. 1558 Privat: Tlf. 1639

A. Chr. Pedersen

Odsherredsbanens Tømrermester
Holbæk . Stenhusvej 7 . Tlf. 344

TELEFON
1870

Kay Mullit
SAGFØRER, CAND. JUR.

Ahlgade 14 . Holbæk

Kolding

H. Overbeck

Lys - Kraft - Varme - Radio
Udfører Arbejder for D.S.B.
KOLDING - Jernbanegade 21
Tlf. 3555 fl. Lin.

Møller & Sørensen

Damp- Sav- og Høvlværk
Udfører Arbejder for D.S.B.
Kolding - Clemmingsgad - Telf. 33

Esbjerg

C. Nissen

Sadelmager - Autosadelmager
Leverandør til DSB
Baggesens Alle 8 - Tlf. 4167
Esbjerg

A. & N. Holm Hansen

Murermestre
Udfører Arbejder for D.S.B.
Esbjerg - Gormsgade 77 - Tlf. 1389

Willy Heyn Jensen

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