

Erindres det...

For 50 år siden, maj 1906

Lokofører Spangenberg og fyrbøder Schmidt har fået Dannebrogskorset. Spangenberg, der er en af de allerældste af lokoførerne — han har stået på maskinen i 38 år — fremførte det tog, der forleden nær havde overkørt et lille barn på Frederikssundsbanen, og det var fyrbøder Schmidt, som ved den lejlighed resolut og hurtigt entrede ud på maskinen og, kun støttende sig til vakuumledning foran på denne, med fare for sit eget liv, fik barnet skubbet ud fra sporet, netop som maskinen var ved at gå over det.

Disse udmærkelser er så vidt vides blevne til på kongens initiativ (Fr. 8.), idet kongen straks efter at episoden var refereret i bladene forlangte indberetning om det passerede.

Knudshoved station vil blive nedlagt som station. Der er foreløbig ansat en matros som tilsynshavende ved fyret og etablissementet.

Helsingør—Hornbækbanen blev åbnet for driften den 22. des. Ifølge køreplanen vil der på hverdage løbe 5—6 tog i hver retning, på søn- og helligdage 8.

8 dages ferie. På finansloven for i år blev som bekendt bevilget et beløb til de dag- og timelønnede arbejdere som erstatning for den løn, de vil tabe ved at holde en 8 dages ferie. Denne sag træder nu ud i livet, og værkstedsarbejderne, der ivrigt har arbejdet for denne sag, ser nu deres bestræbelser kronede med held efter adskillige års arbejde, ligesom de daglønnede arbejdere under banefærdigheden også vil kunne nyde glæden af en sådan ferie uden at lide noget løntab.

Anton Schrøder

Aut. Installatør
Udfører Arbejder for
Grindstedbanen
Agerbæk - Tlf. 44

EL



Med den nye Salon for Damerne kan vi nu betjene Dem med

ALT i moderne Haarpleje

AXEL HØY

Herresalon Damesalon
Aaboulevard 45 Klostergade 56
Telf. 3 1806 Telf. 3 2020

AARHUS

For 25 år siden, maj 1931

Det nye motorskib, som statsbanerne har bestilt til Kalundborg—Århus overfarten, blev i lørdags sat i vandet fra Burmeister & Wains skibsværft i København.

Skibet, der i dåben fik navnet »Kalundborg«, blev døbt af trafikchefens datter, frøken Ellen Graae.

Når det nye skib går i fart til sommer, er det meningen at »Freja« (s/s) skal være reserveskib på Kalundborg—Århus overfarten, og til overførsel af rejsende vil det da ikke mere være nødvendigt at bruge de ældre storebæltsfærger.

Kalundborg er en halv snes meter længere end »Freja« og »Niels Holst«, og får samme fart som sidstnævnte, 15 knob.

Fredericia stations flytning. Det nye nordgående spor mellem Fredericia og Pjedsted blev taget i brug i Fredags.

Dobbeltsporet Holte—Hillerød. Arbejdet med anlæget af underbygningen for 2. spor mellem Holte og Hillerød er nu udbudt i licitation.

Lillebæltsbroen. Den første af de mægtige sænkekasser, hvorpå lillebæltsbroens strømpiller skal opføres, blev sat i vandet fra byggepladsen i mandags.

Nye trinbrætter. Med sommerkøreplanens ikrafttræden vil der blive oprettet nyt standsningssted ved Vridsløse mellem Glostrup og Taastrup, hvor der vil blive standsning med 13 tog fra København og 14 tog mod København. Endvidere vil der blive oprettet trinbræt ved Islemark mellem Vanløse og Husum.

Den nye storebæltsfærge, der er under bygning på Helsingør skibsværft, skal sættes i vandet på lørdag. (M/f »Nyborg«).

Vejele H stations ombygning. Den 15. ds. flyttes det ene hovedspor og om ca. 14 dage også det andet hovedspor for at give plads for ombygningsarbejderne på Vejele H station.

Nyt dobbeltspor. Det nye 2. spor mellem Lunderskov og Vejen blev taget i brug den 13. ds.

Baner, der aldrig blev bygget

Jernbanerne på Mors

De fleste vil vel nok undres lidt over denne overskrift, for der har som bekendt aldrig eksisteret jernbaner på Mors. Det vil sige, — det har der nu alligevel, og endnu den dag i dag har hovedstaden på Mors — Nykøbing — sin egen jernbanestation. Ganske vist kan man ikke rejse med jernbane fra byen, for det der eksisterer af jernbane på øen begrænses af stationsterrænet, men der var engang, da bygningen af stationen i Nykøbing Mors kun ansås for begyndelsen til et udstrakt jernbanebyggeri på øen, som skulle omfatte anlæg af både privat- og statsbaner.

På Mors som mange andre steder rundt om i landet var man omkring århundredskiftet meget optaget af tanken om anlæg af lokale jernbaner, som skulle forbedre

de hidtil meget slette kommunikationsforhold, som fandtes mange steder. I hver rigsdagssamling indbragtes efter århundredskiftet forslag om anlæg af baner såvel på syd- som på nord-Mors, men her som ved alle andre jernbaneprojekter var det meget vanskeligt at nå til enighed om de påtænkte jernbaners linieføring. Handelsstanden i Nykøbing Mors var således modstander af baneanlæg, som kom til at gå til sundstederne, Vildsund og Næs-sund, idet man var bange for, at dette ville medføre en nedgang i den lokale handel, hvorimod man naturligvis ikke havde noget imod anlæg af baner, som ville bevirke en dragning af oplandets handel ind mod byen. At de sidstnævnte baner antagelig ville få en dårligere rentabilitet end de førstnævnte, så man ganske bort fra,

Hele Familien velklædt paa

Familiekonto

uden Udbetaling
Stort Udvalg i Dame- og Herre-
konfektion. Børnebeklædning og
Lingeri. Hvidevarer. Arbejdstøj

BOLETTE A/S

Immervad 3 . Aarhus . Telefon 3 2962

ELNA

er langt foran . . .

ELNA Symaskinen

H. Nedergaard
Sct. Clemensstræde 9
Aarhus . Telf. 3 3600

det var snæversynede lokale hensyn, man i første række ville tage hensyn til.

I årene inden første verdenskrig forhandlede der mellem de lokale myndigheder, sogne- og amtsråd og byråd, om de påtænkte baners linieføring, og efterhånden udkrystaliseredes følgende projekter, som senere ved jernbaneloven af 20. marts 1918 vedtoges af rigsdagen: Af privatbaner foresloges anlagt følgende: 1) Fra Nykøbing over Lødderup, Tæbring, Hvidbjerg til Karby, og 2) Fra et punkt på førstnævnte bane mellem Tæbring og Lødderup til Øster Assels. Som statsbane foresloges anlagt en bane fra Nykøbing over Tødso, Solbjerg til Vilsund eventuelt derfra ført over til Thy ad en bro og forlænget til Thisted.

Det var således højtflyvende planer, man havde fostret, og som nævnt blev alle projekter ophøjet til lov i 1918. Medens der for privatbanernes vedkommende tilsyneladende aldrig blev påbegyndt noget som helst, skønt eneretsbevillingen udstedtes den 31. marts 1920, kom der gang i anlægsarbejderne for statsbanernes vedkommende. I 1921 fik trafikministeren bemyndigelse til at lade arbejdet påbegynde for så vidt angår strækningen Nykøbing—Vilsund. Spørgsmålet om banens even-

tuelle fortsættelse over Vilsund udsattes til senere afgørelse, idet dette projekt kædedes sammen med spørgsmålet om anlæget af havnen ved Hanstholm og bygningen af en bane mellem Thisted og Hansted.

Den første bevilling til den nye bane opførtes på finansloven for 1922—23 med kr. 400.000,—. Arbejdet udliciteredes til entreprenørfirmaet Hofmann & Sønner, som i sommeren 1924 satte fuld fart i foretagendet. I Nykøbing foretoges adskillige ekspropriationer, flere ejendomme på Vesterbro nedreves og for Højbro byggedes en større viadukt. Også andre steder langs den nye bane byggedes broer og viadukter, og jordarbejdet skred hurtigt frem. På finansloven for 1924—25 opførtes kr. 300.000,— til banens bygning, og også det efterfølgende års finanslov indeholdt bevilling til arbejdets gennemførelse. Hele banen påregnedes færdigbygget i 1927 eller 1928.

På dette tidspunkt var der imidlertid indtrådt en ændring i forholdene, som skulle få afgørende indflydelse på den nye banes stilling. I årene efter lovens vedtagelse var automobildriften for alvor blevet en faktor, man måtte regne med, jernbanerne havde ingen monopolstilling læn-

gere for så vidt angår transport af personer og gods. Rutebildriften var nu i stærk udvikling, og konkurrencedygtig, og det stod efterhånden klart, at de transporter, der var tiltænkt det nye baneanlæg lige så godt kunne transporteres ad landevejen, og tilmed ville driftsomkostningerne blive væsentligt mindre. Som følge heraf indstilledes arbejdet på banen, og de mange broer og viadukter og hele det allerede færdigbyggede banelegeme lå nu hen til ingen som helst nytte, og de mange penge, der allerede var anvendt, måtte betragtes som tabte.

I snart 30 år har banen nu henligget som ved arbejdets standsnings, og de mange nytteløse broer og viadukter har ofte givet anledning til forbipasseredes hovedrysten. Grunden til at banen i denne tid atter er kommet på tale er den, at forskellige vejarbejder nu nødvendiggør nedrivning af broer og viadukter, hvorved nogle af de sidste minder fra en længst svunden tid nu forsvinder. Bygning af jernbaner er i vore dage ikke længere god latin, tværtimod, og med hensyn til privatbaneprojekterne på Mors må man efter den skete udvikling vist også sige, at det var et held, at disse ikke kom til udførelse.

Ib V. Andersen.



Vustrup broen



Højbro

Foto: Ovpt. H. M. Kristiansen, Struer

Banegårdens restaurant

Fredericia

er et besøg værd —

D N F
DEN NYE
FORSAMLINGS-
BYGNING

Asylgade . Odense . Telf. 6025
Jernbanepersonalets mest centrale Sted
for Afholdelse af Møder o.l. med fra
10—1000 Deltagere.
Byens bedste Madsted

SALON »Jytte«

v/ Jytte Petersen

anbefaler sig med:
Permanent - Vandondulation -
Fønbølgning - Klipning samt
Tilskæring - alt i 1. Kl.s Arbejde
Nyborg . Taarnvej 4 . Telf. 830