

der er visse ting, man ikke skal spøge med, i hvert fald ikke overfor Karoline. Hun blev hed i kinderne og åbnede munden til et hårdt svar. Men så pludselig ændrede hun taktik. Hun satte ansigtet i smil, så direkte på mig og sagde:

»Pas nu på, du ikke får din middags-søvn ødelagt. Jeg ville bare så skånsomt som muligt underrette dig om, at jeg har meldt mig som deltager i et aftenkursus i finere madlavning. Men når du vil kvæ-rulere, må du have det ligeud. Skynd dig så at sove. Jeg kommer med kaffen kl. 3.

lady.



### 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

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

### H. KLOSTER

FREDERICIA

Vesterbrogade 12 . Tlf. 2028

## Randers-Aalborg 85 år

Hilst med kanonsalut kørte det første tog fra Aalborg for 85 år siden. Så festligt gik det til den gang. Med åbningen af næstsidsste etape af den østjydske længdebane var Nordjylland rykket det øvrige land nærmere i trafikale henseende.

Det var ikke blot Aalborg garnisons kanoner, der talte ved denne lejlighed. Ved officielle højtideligheder baade i Aalborg og Randers blev der talt store ord om »det fuldførte værk, der upåtvivlelig ville bidrage til fremme af velstanden og borgerne velvære«. Når nutidens mennesker vælger og vrager mellem de 15—16 daglige togforbindelser på strækningen, næsten alle med videre forbindelse til Fyn, Sjælland eller det europæiske jernbaneland, eller når vi sidder i lyntoget og kører den 81 kilometer lange strækning mellem de to byer på en lille time, så har vi svært ved at fatte betydningen af den daværende bane med to persontog og et godstog i hver retning om dagen, gørende turen i et for vor til langsomt tempo.

Men det var i allerhøjeste grad en skelsættende begivenhed, der blev intet mindre end en revolution for landsdelens trafikliv. Togene var trods tempoet et langt hurtigere og mere stabilt transportmiddel end de gamle dilligencer og dagvogne, som nu efterhånden gled ud af billedet, og der blev med eet skabt mulighed for en godstransport, som den nye industrialismens tidsalder skabte et tvingende behov for.

Intet under, at et opbud af betydende personer var til stede ved åbningen af den nordjydske bane, Kong Christian den Niende, dronning Louise og det nygifte kronprinspar Frederik og Lovisa var spidserne i det repræsentative selskab, der indviede banen lørdag den 18. september 1869, mens regelmæssig drift indførtes på strækningen dagen efter. Pudsigt nok faldt datoerne i 1869 på samme ugedage som i år.

Anlæggelsen af banen fra Randers til Aalborg var intet særskilt foretagende. Netop i årene efter krigen i 1864 skete

der en enorm udvikling indenfor det danske jernbaneland. For statens regning anlagde det engelske firma Peto, Brassey & Betts en række baner i Jylland—Fyn, og ved lov af 14. marts 1867 vedtoges det, at staten selv skulle drive disse baner. Den 1. september overtog indenrigsministeriet driften af de allerede bestående baner: Aarhus—Randers, Langå—Struer—Holstebro, Farris—Vamdrup—Fredericia og Nyborg—Strib, hvortil i 1868 kom banen Fredericia—Aarhus og i 1869 Randers—Aalborg. Der var da 500 kilometer statsbane (de sjællandske baner blev først overtaget af staten i 1880).

### Ikke alle var glade for banen

I den tid, der gik med anlæggelse af banen, var denne naturligvis det stående samtaleemne i by og på land. Der var ikke idelig tilfredshed. Den bedre samfærdighedsmulighed blev af handlende og andre næringsdrivende, især i de mindre byer, anset for at være til deres ugunst, og modsat opstod der surhed i de egne, hvor jernbanen ikke kom til at gå. Kritikken i så henseende måtte man dog se stort på, udviklingen måtte kræve sit.

Noget andet var, at der blev anlagt for få stationer. Himmerland var dengang meget tyndt befolket, og lederne af projektet lagde derfor stationerne med meget stor afstand. Mellem Aalborg og Støvring var der fra begyndelsen ingen station eller holdeplads, og der blev stærkt slaet til lyd for det forkerte heri.

Man indrømmede, at det måske ikke straks ville kunne forrente sig med for mange stationer i det magre opland, men hvis det virkelig var meningen, at banen skulle medvirke til at ophjælpe de ringere egne, måtte man se stort på det. Især mente man, at Svenstrup burde have en station eller holdeplads, da landsbyen fra gammel tid var samlingspunkt for de store landeveje fra det sydvestlige Himmerland og fra Nibe og Løgstor i vest. Svenstrup fik da også sin station senere.



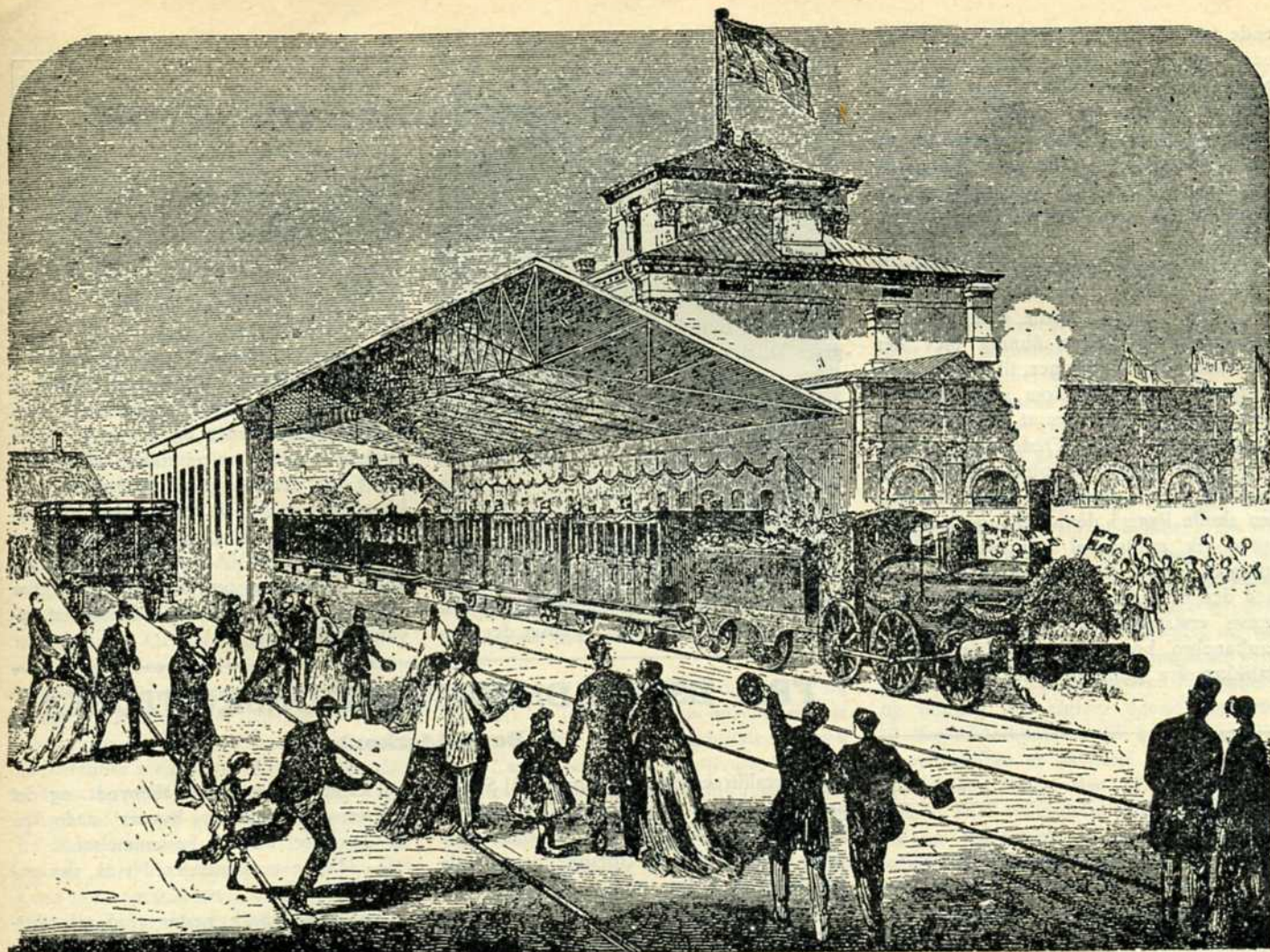
### K. K. Jensen - Karosserifabrik

SPØTTRUP - Tlf. 61

MODERNE BUSSE  
bygget af Fagfolk

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

FORLANG TILBUD



Kongetogets afgang fra Aalborg 1869

Begivenhedernes storhed overskyggede dog alle kritikspørgsmål, da indvielsen endelig fandt sted. Landmændene havde lige overstået en ualmindelig god høst, og fra nær og fjern strømmede folk til Aalborg, Hobro og Randers, ikke bare de specielt indbudte, for at overvære indvielsestogets kørsel. Aalborg oplevede allerede i det år en følelig hotelmangel med det resultat, at man måtte tage private værelser i brug til indkvartering — akkurat som nu, når store begivenheder foregår i byen.

De mange kongeliges nærværelse var naturligvis egnet til at gøre bancindvielsen endnu festligere. Kongeskibet »Slesvig«s ankomst til Aalborg blev forkyndt

ved, at alle byens kirkeklokker ringede, og da skibet med kongefamilien på skansen lagde til kaj, blev det hilst med kanonsalut og jublende hurraråb.

Efter en kur på slottet, samledes man til frokost i kompagnihuset, hvor flere talere fremhævede den sande taknemmelighed, som folket følte, fordi kongen i landets tunge dage havde vist sig stærk og ikke nogen sinde havde fraveget sandhed og ret.

Efter at have drukket kaffe begav kongefamilien sig i åbne vogne ad Østerå, Gammeltorv, Algade, Vestergade og Vesterbro til banegården, hvor de kongelige steg ind i den særligt byggede, meget

smukke kongevogn, mens de øvrige indbudte gæster tog sytten andre vogne i besiddelse. Mens kanonerne tordnede og den store menneskemasse jublede, dampede toget sydpå mod Randers.

Hele vejen stod der ved såvel stationer som vogterhuse fuldt af mennesker, og flag vajede overalt. I Randers holdt indenrigsministeriet en fest i klubben Harmonien, hvori foruden kongefamilien deltog samtlige ministre, medlemmer af rigsdagen, de fire jyske biskopper og mange flere.

Dermed var banen åbnet, og dagen efter kunne »almindelige mennesker« i Nordjylland komme ud at rejse. Af afgå-

Besøg

JERNBANERESTAURATIONEN

**Langaa**

P. GUNDERSEN - TELEFON 58

Skanderborg

**Banegårds - Restauration**

v. Anna Simonsen

Varm Mad, Smørrebrød og frisklavet Kaffe serveres hele Dagen

Tlf. Skanderborg 63

Banegårdens restaurant

**Fredericia**

er et besøg værd —

ende tog var der et persontog om morgenen, og et om eftermiddagen samt et godstog om formiddagen, og der ankom til Aalborg et persontog om formiddagen og et om aftenen, mens det ankomende godstog kom om eftermiddagen. Kun det ene af persontogene og godstoget var gennemgående tog til Fredericia.

Endnu manglede banen i Vendsyssel, før den østjydske længdebane var fuldført. Men netop i dagene omkring Randers—Aalborg banens åbning blev der foretaget ekspropriationer til banen nordenfjords, og i 1869 kom jernbanebroen over Limfjorden, således at der var direkte forbindelse mellem Fredericia og Hjørring. Også netop i september dette år drøftede man i Hjørring, hvor banegården skulle ligge i denne by, og Aalborg byråd fik ministeriel koncession til at opkræve bropenge på pontonbroen, men med den tilføjelse, at byrådet ikke kunne kræve erstatning, hvis den kommende jernbanebro kom til at tage en del af trafikken fra pontonbroen.



## Jernbane-rutebilerne

### Holbæk-Helsingør

DSB's overtagelse af Hillerød-Roskilde ruten synes at have givet luft for planerne om hurtigruter Holbæk-Frederikssund-Hillerød-Helsingør med tilslutning fra Roskilde. Alle byrådene har anbefalet, at der gives DSB koncession på ruten, der antagelig vil være en kendsgerning til kommende forår. Turen Roskilde-Helsingør vil da kunne gøres på ca. 1½ time mod nu ca. 4 timer, idet der ikke findes direkte rute Hillerød-Helsingør i dag.

### Rønde

Med de svenske sporløse jernbaner som model har DSB bygget sin første landevejsstation i Rønde. Her sælges billetter til alle jernbaneforbindelser ligesom der kan

afsendes og modtages al slags gods, der kan transporteres med lastbil. Bogføringen foretages af Mørke station. Chauffør Knud Petersen og hustru er ansat som bestyrere af stationen i Rønde.

### Aalborg Skive

Forhen var det en lang og besværlig rejse fra Aalborg til Skive og Holstebro, men ved et fornuftigt samarbejde mellem Aalborg Privatbaner og de private rutebilejere i Salling er rejsetiden ved kombineret tog, færge og bilbefordring Aalborg-Skive nedsat til 2¾ time, og Aalborg-Holstebro kan nu gøres på 3¾ time.

AALBORG PRIVATBANER har nu indgivet ansøgning om koncession på syv rutekoncessioner, der alle indehaves af private rutebilejere.

## FRA DSB's ADMINISTRATIONS-KONTORER

### I. Bogholderkontoret

Generaldirektoratet, Sølvgade 40! Sådan ser man ofte breve adresseret. Men hvad foregår der i Sølvgade 40? Jernbane Bladets medarbejder vil forsøge at fortælle læserne lidt herom ved at besøge nogle kontorer, og hvad der ikke nåes denne gang, følger i næste nr. af Jernbane Bladet.

Det første kontor jeg besøger er »Bogholderkontoret«.

Jeg henvender mig til kontorchef Emil C. Jensen, som tager særdeles venligt imod mig og er villig til at fortælle om bogholderkontoret. Men kontorchefen mener, at det bedste for mig er at få bogholderimaskinerne at se, og beder hr. overtrafikass. S. E. Nielsen om at fortælle mig om bogholderiet.

— Hr. Nielsen, vil De være venlig at fortælle mig lidt om, hvad der foregår her?

— Ja, det nuværende system med anvendelse af maskiner i statsbanernes bogholderi blev indført i 1933 samtidig med, at en fuldstændig omlægning af regnskabs-

og kassevæsenet blev påbegyndt, og det nuværende regnskab bygger stadig på de dengang indførte bestemmelser.

— Hvilke maskiner er det så, der anvendes?

Vor maskinpark består af 3 tekstskrivende salderingsmaskiner, hvoraf den ene er helt moderne med elektrisk anslag m. m., samt af 2 såkaldte kontrolmaskiner, der ikke er indrettet til tekstskrivning. Bogføringsmaterialet passerer gennem begge slags maskiner, og ved at sammenligne de af maskinerne opslåede beløb (kortets gamle saldo + postering = ny saldo), har man sikkerhed for, ikke alene at posteringsbeløbet er rigtigt, men også at det rigtige kontokort er anvendt. For hvert forvaltningsområde d.v.s. distrikterne og visse afdelinger, der forvalter hver sit udgiftsbudget, er indrettet et kartotek med kontokort til posteringer ved kontrolmaskinerne. Kartotekerne er anbragt i kasser, der er løst anbragt på små rullevoagne, således at de let kan transporteres mellem maskinerne. Kortene er forsynet med le-

### C. Nissen

Sadelmager - Autosadelmager  
Leverandør til DSB

Baggesens Alle 8 - Tlf. 4167  
Esbjerg

### A. & N. Holm Hansen

Murermestre

Udfører Arbejder for D.S.B.

Esbjerg - Gormsgade 77 - Tlf. 1389

### Henning Pedersen

Esbjerg Værktøjsmagasin A/S

Leverandør til DSB

Esbjerg . Kongensgade 69 . Tlf. 3040

### Einar Christensen

Blikkenslager - Skifferdækker  
Vand - Varme - Sanitet

Udfører Arbejder for D.S.B.

Skjern . Chr. Hansensvej 5 . Telf. 484

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

Leverandør til DSB og Privatbanerne