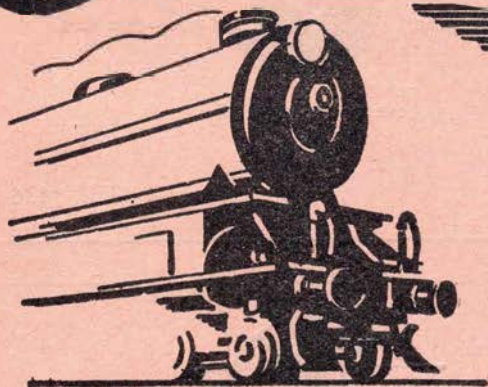
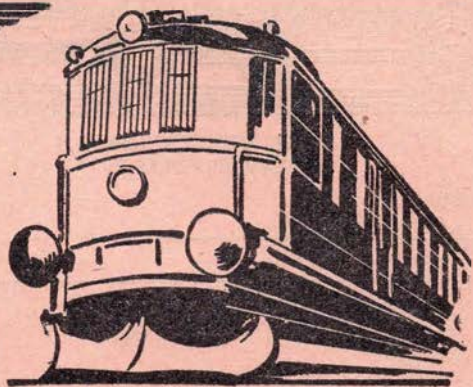


Jernbane-Bladet



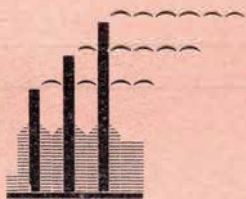
FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN



6. årgang nr. 8

Redaktion: Stationsmester H. E. Rybro,
Flintholm st., København F.

August 1949



A/S KJÆRS MØLLES FABRIKER

Klædefabrik, Aalborg

Grundlagt 1851

Telefon 160

Telegram-Adresse: Kjærsmølle

WORNING

FARVER - LAKKER - TAPETER



ØSTERAA 6 - AALBORG

Tlf. 121



AALBORG PR 50 ÅRS JU

Tekst og foto: C

Midt i den for banen så alvorlige driftssituation fejrede Aalborg-Sæby-Frederikshavn jernbane 50 års jubilæum den 18. juli. Strækningen Aalborg-Fjerritslev fejrede 50 års jubilæum for et par år siden. Men trods alt forbliver det en kendsgerning, at begge baner har haft en overordentlig stor betydning for udviklingen i de egne, som banerne gennemløber.

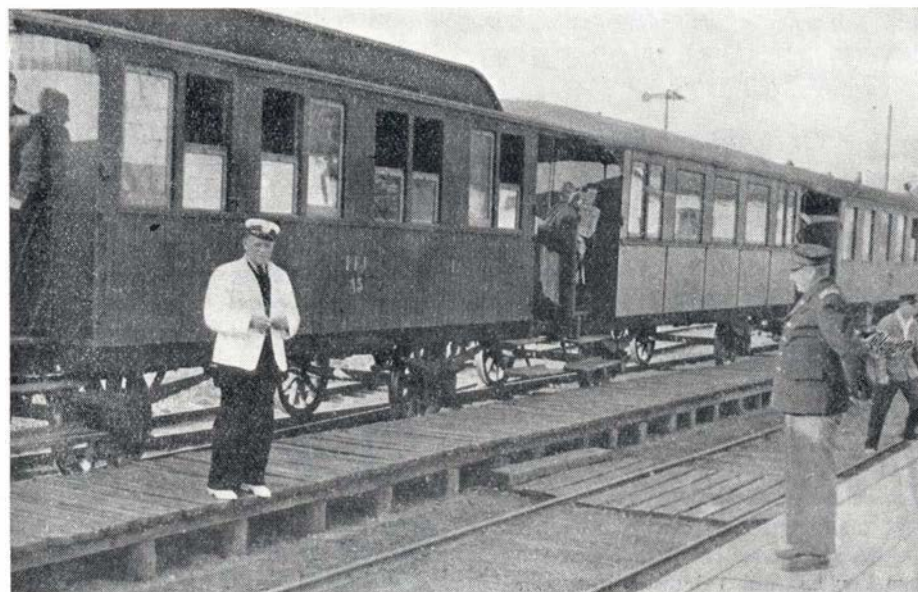
Banespørgsmålet stod på i mange år, inden det blev bragt frem til en endelig løsning, og mange modstridende interesser gjorde sig gældende. Nogle holdt på, at banen skulle følge en linie, andre en anden, og der var dem, der slet ikke kunne se, hvad man skulle med en sådan ny-modens ting som en jernbane! De havde deres gode heste, som nok kunne gå til byen, hvis man havde ærinde derind, så hvorfor ruinere sognet med de store udgifter, der ville blive ved et anlæg af en bane. Toget var en luksus for de jævne bønder. Det var kun herremanden, doktoren og præsten, der havde råd til at smide penge ud til en togbillet.

Sådan var mange, der ræsonnerede, men der var selvfølgelig også andre, der var mere fremsynede, og som kunne se, hvilket fremskridt det ville blive for landsdelen, hvis den med en jernbane fik forbindelse med de store handelscentre: Aalborg mod syd og Frederikshavn mod nord.

Billedtekster:

Denne side foroven: Aalborg Privatbaners hovedkontor i Aalborg. I midten: Stfst. Busted giver afgang til tgf. Hegnhøj. For neden: Når bagagerummet er fyldt, og der er en 7—8 cykler på vognens bagerste bagagebærer, er det et problem at skaffe plads til 12 kasser fisk, men tgf. Kortegaard klarer problemet.

Modstående side foroven: Interiør fra kontoret, fru Ranum, fru Madsen og frk. Nielsen. I midten: Hvalsund st. For neden: Stfst. Christensen, Brovst, giver afgang til tgf. Kortegaard.



AALBORG PRIVATBANER

50 ÅRS JUBILÆUM

Tekst og foto: Chr. Hougaard.

Midt i den for banen så alvorlige driftssituation fejrede Aalborg-Sæby-Frederikshavn jernbane 50 års jubilæum den 18. juli. Strækningen Aalborg-Fjerritslev fejrede 50 års jubilæum for et par år siden. Men trods alt forbliver det en kendsgerning, at begge baner har haft en overordentlig stor betydning for udviklingen i de egne, som banerne gennemløber.

Banespørgsmålet stod på i mange år, inden det blev bragt frem til en endelig løsning, og mange modstridende interesser gjorde sig gældende. Nogle holdt på, at banen skulle følge en linie, andre en anden, og der var dem, der slet ikke kunne se, hvad man skulle med en sådan ny-modens ting som en jernbane! De havde deres gode heste, som nok kunne gå til byen, hvis man havde ærinde derind, så hvorfor ruinere sognet med de store udgifter, der ville blive ved et anlæg af en bane. Toget var en luksus for de jævne bønder. Det var kun herremanden, doktoren og præsten, der havde råd til at smide penge ud til en togbillet.

Sådan var mange, der ræsonnerede, men der var selvfølgelig også andre, der var mere fremsynede, og som kunne se, hvilket fremskridt det ville blive for landsdelen, hvis den med en jernbane fik forbindelse med de store handelscentre: Aalborg mod syd og Frederikshavn mod nord.

Billedtekster:

Denne side foroven: Aalborg Privatbaners hovedkontor i Aalborg. I midten: Stfst. Busted giver afgang til tgf. Hegnhøj. Fornden: Når bagagerummet er fyldt, og der er en 7—8 cykler på vognens bagerste bagagebærer, er det et problem at skaffe plads til 12 kasser fisk, men tgf. Kortegaard klarer problemet.

Modstående side foroven: Interiør fra kontoret, fru Ranum, fru Madsen og frk. Nielsen. I midten: Hvalpsund st. Fornden: Stfst. Christensen, Brovst, giver afgang til tgf. Kortegaard.

En af de første fortalere for banen var godsejer Skel Birkelse hovedgård, som dengang også ejede Dronninglund hovedgård. Senere blev godsejer Scavenius, Voergård, den drivende kraft i arbejdet. Han blev formand for den komité, der blev nedsat til virkeliggørelse af baneplanerne, og havde en ikke ringe andel i deres gennemførelse.

Garantikapital.

Forud var der imidlertid gået et langt og brydsomt arbejde. For at virkeliggøre planerne var det nødvendigt, at de kommuner, der fik gavn af banen, stillede en vis garantikapital. Og det var ingenlunde nogen let sag for kommunalbestyrelserne at tage stilling hertil. Flere af kommunerne var ret udstrakte, og kom banen til at gå i den ene side af kommunen, mente beboerne i den anden side, at de ingen fordel ville få af banen, og så gik de imod eller stillede krav om ændret linieføring. På banemødet i Flauenskjold 1883 var der således ikke mindre end ti forskellige forslag om ændring af linieføringen.

Et spørgsmål, hvorom der var en del diskussion var, hvorvidt banen skulle gå ind gennem Nørresundby, eller om den skulle gå nord om Hvorup bakke til Hvorupgård, hvorfra den så kunne følge statsbanen til Aalborg. Der var også dem, der slet ikke ville have noget med Aalborg at gøre, men som ville have Nørresundby som endestation.

Tanken om at føre banen om ad Hvorupgård blev dog ret hurtigt opgivet, idet Sundby-Hvorup kommune hverken ville have lod eller del i banen. Kommunen havde nok i statsbanestationen i Hvorupgård og i Nørresundby stationen, som jo også lå i Sundby-Hvorup kommune lige udenfor bygrænsen, så de nægtede at stille nogen garantikapital.

Banen kom derfor til at gå ind gennem Nørresundby med station ved havnen, men tanken om at gøre Nørresundby til endestation blev opgivet, og banen førtes over jernbanebroen til Aalborg banegård.

RIVATBANER JBILÆUM

Chr. Hougaard.

En af de første fortalere for banen var godsejer S k e e l Birkelse hovedgård, som dengang også ejede Dronninglund hovedgård. Senere blev godsejer S c a v e n i u s, Voergård, den drivende kraft i arbejdet. Han blev formand for den komité, der blev nedsat til virkeliggørelse af baneplanerne, og havde en ikke ringe andel i deres gennemførelse.

Garantikapital.

Forud var der imidlertid gået et langt og brydsomt arbejde. For at virkeliggøre planerne var det nødvendigt, at de kommuner, der fik gavn af banen, stillede en vis garantikapital. Og det var ingenlunde nogen let sag for kommunalbestyrelserne at tage stilling hertil. Flere af kommunerne var ret udstrakte, og kom banen til at gå i den ene side af kommunen, mente beboerne i den anden side, at de ingen fordel ville få af banen, og så gik de imod eller stillede krav om ændret linieføring. På banemødet i Flauenskjold 1883 var der således ikke mindre end ti forskellige forslag om ændring af linieføringen.

Et spørgsmål, hvorom der var en del diskussion var, hvorvidt banen skulle gå ind gennem Nørresundby, eller om den skulle gå norden om Hvorup bakke til Hvorupgård, hvorfra den så kunne følge statsbanen til Aalborg. Der var også dem, der slet ikke ville have noget med Aalborg at gøre, men som ville have Nørresundby som endestation.

Tanken om at føre banen om ad Hvorupgård blev dog ret hurtigt opgivet, idet Sundby-Hvorup kommune hverken ville have lod eller del i banen. Kommunen havde nok i statsbanestationen i Hvorupgård og i Nørresundby stationen, som jo også lå i Sundby-Hvorup kommune lige udenfor bygrænsen, så de nægtede at stille nogen garantikapital.

Banen kom derfor til at gå ind gennem Nørresundby med station ved havnen, men tanken om at gøre Nørresundby til endestation blev opgivet, og banen førtes over jernbanebroen til Aalborg banegård.



Aså-problemet.

En af de kommuner, hvor bølgerne gik højest om banespørgsmålet, var Dronninglund kommune. Aså var den gang den udstrakte kommunes vigtigste handelsplads, og det var oprindelig meningen, at banen skulde være ført til Aså. Imidlertid var stationen projekteret til at ligge ved Doktorgården u d e n f o r byen, og det gik byens forretningsfolk stærkt imod.

Så hellere slet ingen bane til Aså, og til skade for byen tog komiteen den på ordet.

At Aså stillede sig så afvisende kom imidlertid formanden for baneudvalget, godsejer Scavenius, der eksporterede store partier af træ fra Dronninglund storskov, meget tilpas. Han vilde gerne have banen så nær skoven som muligt, og derfor kom den til at ligge lidt øst for Dronninglund Hovedgård. Aså har mange gange siden haft grund til at fortryde, at byen ikke tog imod stationen ved Doktorgården. Selv om den senere fik en stikbane til Ørsø, kunne det dog kun blive et surrogat for hovedbanen — og da den berømmelige traktor til sin tid holdt sit indtog på banen blev det et endog ret utilfredsstillende surrogat, skriver »Aalborg Amtstidende«.

Sæby var vel nok den by, der var mest interesseret i banen. Byen havde set hvilken fordel, Frederikshavn mod nord havde haft af statsbanen, og kommunalbestyrelsen gik varmt ind for tanken om en østvendssysslensk jernbane, der var forskellige forslag om linieføringen syd på fra Sæby, men omsider enedes man om linien over Volstrup til Præstebro og Dybvad.

Mens man på strækningen mellem Nørresundby og Sæby nok var interesseret i at få en bane og hovedsagelig streddes om, hvor den skulle gå, stillede sagen sig noget anderledes nord for Sæby. Frederikshavn stillede sig ret køligt overfor tanken, og det samme var tilfældet med Understed kommune, som ikke ville stille større garantikapital end 2 kr. pr. td. hartkorn i kommunen, mens kommunerne mellem Sæby og Nørresundby stillede en garanti på 6 kr. pr. td. hartkorn.

25 års diskussion.

I det meste af et kvart århundrede stod forhandlingerne på, inden man nåede frem til et endeligt resultat og kunne gå i gang med at bygge banen. Den drivende kraft i arbejdet var godsejer Scavenius, Voergård. Utallige moder holdtes i landsdelens forskellige egne, ofte gik bølgerne

højt; tilhængere og modstandere stod ofte stejlt og uforsonligt overfor hinanden, og banespørgsmålet syntes tit at være en uløselig opgave. Men hver gang, sagen syntes at være gået i hårdknude, forstod godsejeren at tage tråden op fra en ny side, og omsider gled det. Allerede mens Fjerritslev-banen var under arbejde, begyndte man på anlæget af den østvend-



Stfrst. Nielsen, Aalborg G.

sysselske jernbane, og 17. juli 1899 fandt den officielle indvielse sted; hilst af beboernes jubel langs hele strækningen kørte det første tog fra Aalborg til Frederikshavn.

Østvendssyssel havde fået sin jernbane, og det varede ikke længe, inden skumlerne opdagede, at det var et befordringsmiddel, som ikke blot var for de fine herrer, men som den jævne mand også med fordel kunne benytte sig af.

Åbningsdagen

var begunstiget af det samme vejr som Årsbanens åbningsdag. Pontonbroen var flagsmykket, og Nørresundby havn og banegård var stærkt dekoreret. Deltagerne var væsentligst de samme, som var med ved Årsbanens åbningsdag. Dog sås her også amtsrådsmedlem Poul Jensen, godsejer Scavenius, godsejer Ahlmann, folketingsmand Jungersen, toldinspektør Christensen samt redaktorerne af bladene i Hjørring og Frederikshavn. Toget afgik præcist fra Nørresundby. Her som ved alle stationer var deltagelsen fra befolkningens side betydelig større end ved Aarsbanen ...

Det er ordlyden af den telefoniske meddelelse, som Aalborg Amtstidendes medarbejder sendte sit blad under turen med indvielsestoget den 17. juli 1899, og han gav i det følgende en kort skildring af den modtagelse, der blev toget til del efterhånden.

I Vodskov udbragte lærer Ersted et leve for Sæbybanen. Langholt station var den eneste station, der ikke var udsmykket. I Ulsted var befolkningen mødt op med tre musikanter i spidsen. Toget må være kommet for tidlig, da man nåede Bolle (Rørholt) var beboerne på vej til stationen, men inden de nåede den, var toget kørt derfra.

Meget festlig var modtagelsen i Dronninglund. Her stod småpiger med blomster og hilste velkommen. Håndværkerforeningen var mødt med faner, og mange mennesker stod opstillet på perronen, hvorfra stedets præst bragte en hjertelig velkomsthilsen. I Volstrup var det ligeledes præsten, der bragte en hilsen fra beboerne, der i banen åbning så en glædelig begivenhed.

I Sæby var der samlet en masse mennesker. Et orkester spillede »Danmark dejligst vang og vænge«, og borgmester Jacobæus tolkede Sæby-beboernes gode ønsker for banen og udbragte et leve for de mænd, hvis arbejde havde skabt den.

Festmiddagen.

I forbindelse med Sæby-banens åbning holdtes en festmiddag for deltagerne, der var med indvielsestoget.

Godsejer Scavenius åbnede middagen og holdt senere en lille tale, hvori han bl. a. sagde: Dette er jo en jubilæumsfest. Det er 25 år siden, jeg på et møde i Sæby blev valgt ind i den første komité for Sæby-banen. Det har gået op og ned, en tid lang syntes sagen standset, men så rejste vi den atter på det store møde i Flauenskjold i 1887, og nu har vi banen.

Med vort sidste barn, køreplanen, er der jo tør jeg nok sige almindelig utilfredshed (begejstret tilslutning). Jeg er selv ikke tilfreds med den. Men det er ikke let på en gang at lede en bane praktisk og billigt, når banen er 10½ mil lang og har tilslutning til statsbane to steder. Vi får gode råd i aviserne — gudbevares, rådene er udmærkede, men de folk forstår sig slet ikke på det!

Stiftamtmand Ahlefeldt: Man har sagt om vendelboerne, at vi gik for stærkt på. Men vi må være degenererede, ellers ville vi ikke have ventet tålmodigt på denne bane i 25 år. Man har først sørget for

hele det øvrige land, for man tænkte på os. Folketingsmand *Bertelsen*, Skalborg, erklærede, at han var den eneste tilstedeværende rigsdagsmand af Venstre, der stemte for den lov, hvorved disse baner blev gennemført. Når min kollega til venstre (folketingsmand Chr. Jensen) tager mod den af rigsdagen modtagne tak, da har jeg lovet mine tidligere partifæller at oplyse om, hvem det skyldes, at vi kan holde åbningsfest her i dag og på det Venstres vegne, jeg betoner *Venstre*, der stemte for loven, takker jeg for skålen. Det var en bedrift, at vi fik denne lov, og vi må takke Bojsen for denne gode bedrift (bifald). Efter endnu en række taler blev ordet givet frit med den bemærkning, at nu kunne enhver tale så frit og vildt han ville.

Garver *Klitgaard* og byfoged *Karberg* talte begge på engang under stor jubel. Klitgaard har de stærkeste lunger og overdøver ganske politimesteren og Scaenius' klokke. Hr. Klitgaard protesterer imod, at Aalborg har ydet mest. Nørresundby har ydet 150.000 kr. foruden fri grund. Aalborg er 10 gange så stor som Nørresundby. Har Aalborg ydet 10 gange så stort bidrag som Nørresundby? Nørresundby er blevet forbigået (bifald).

Folketingsmand *Chr. Jensen*: Jeg skal blot bemærke til min ærede sidemand (*Bertelsen*, Skalborg), at mine partifæller og jeg i sin tid kæmpede for baneforslaget i en form, som vi mente kunne gennemføres. Derfor kan man jo godt mene, at det kun kunne gennemføres i den skikkelse, hvori det blev vedtaget.

— Middagen varede i 3½ time, og her efter marcherede en del af deltagerne med musik i spidsen til klubhaven, hvor der blev drukket kaffe.

Til middagen var indløbet telegrammer fra kongen og kronprinsen. Kammerherre *Skrike* talte for kongen og udbragte et nifoldigt leve. I tilslutning hertil udtalte borgmester *Bornemann*: — Det er godt for et lille folk, at det overfor de store folk har noget, det kan pege på og være stolt af. Det har vi i vor kongefamilie. Kongefamilien og særlig vor populære kronprinsregent leve!

Fra festen sendtes telegrammer til kongen og kronprinsen.

Frederikshavn uinteresseret.

Efter en elegant frokost på kurhotellet tog man videre til Frederikshavn. På stationerne mellem Sæby og Frederikshavn. hedder det i referatet, var der ingen feststemning. Man er her ikke begejstret for

banen. Heller ikke i Frederikshavn var der nogen festlig modtagelse.

På Frederikshavns statsbanestations restauration serveredes forfriskninger.

Hjemturen gik uden afbrydelse, blot et kort ophold ved Dybvad. Ved ankomsten



Færgen fra Sundsøre går i leje ved Hvalpsund.

til Nørresundby blæste et orkester »Kong Christian«, og herredsfoged Andersen mindede i få ord om, at Nørresundby var midtpunktet i den store nordenfjordske privatbane!

Banens betydning.

Som alle andre steder, hvor der er anlagt jernbane, er der langs Sæbybanen opvokset driftige og blomstrende byer omkring stationerne. For de allerflestes vedkommende kan man sige, at de er banens børn. Uden banen ville byen sandsynligvis kun have haft den normale tilvækst, der er almindelig for de fleste landsbyers vedkommende. Nu er disse byer hjemsted for en driftig handels- og håndværkerbefolkning, der ikke blot har været med til at præge landsdelen, men som også er en betydende faktor i de enkelte kommuners økonomiske liv.

Denne betydning illustreres måske bedst gennem nogle få tal. I 1900, altså året efter, at banen var åbnet, befordredes 319.000 rejsende, men i 1924, da banen havde bestået i 25 år, var dette tal fordoblet. Af gods transporteredes i 1900 66.000 tons, men i 1924 268.000. Samtidig var toggangen forøget til seks tog i hver retning dagligt.

Det er i grunden morsomt at lægge

mærke til, at det er det private initiativ, der har rakt de fleste arme ud til omegnen. Staten har kun haft interesse af den lige linie fra Frederikshavn til Padborg, alt hvad der hedder sidebaner, har den overladt til andre. Det kunne synes som om man regnede med, at det ikke er noget lukrativt foretagende at drive sådanne sidebaner. Det er også interessant at lægge mærke til, at alle Aalborgs private jernbaner har endestation ved et vandløb — Aalborg-Hvalpsund, Aalborg-Hadsund, Aalborg-Fjerretslev og Aalborg-Sæby-Frederikshavn.

Trods megen modgang og mange besværligheder har et par af disse baner, Hvalpsundbanen, eller som den mest kaldes Nibebanen, og Fjerritslevbanen i disse dage eksisteret i et tidsrum af 50 år.

Vi tager et lille trip ud og kigger på livet på de jubilerende baner. I Aars stiger vi om og kigger efter et af de så berømte »Lyntog«, men må nøjes med en ældre årgang. Den ses på billede nr. 2. Der er mange rejsende til Hvalpsund. Om sommeren er der valfart dertil både for badningens skyld og ikke mindst, fordi der er mulighed for at tage et lille trip over til Sundsøre. Færgen sejler hver time, så den kan flytte en del fra den ene side til den anden i løbet af en dags tid. Den er forøvrigt, hvad måske ikke ret mange ved, en jernbanefærge. Ikke blot fordi den ejes af privatbanerne, men også fordi den befordrer jernbanevogne til Sundsøre



Kaptajn Pedersen står ved roret.

og retur. Der er dog i egentlig forstand ikke nogen jernbane i Sundsøre, kun nogle få meter spor, hvor vognene kan anbringes, mens de bliver tømt eller læsset. Der er heller ingen rangermaskine. Rangeringen besørges af Færgen, og den foregår ved hjælp af et snoretræk. Kaptajnen er »rangermester«, og styrmanden er ham, der må udføre det mere praktiske. Besætningen på færgen, som slet ikke er nogen lille færg, er den mindst mulige, nemlig — kaptajnen, styrmanden og maskinmesteren.

Under overfarten havde jeg lejlighed til at få en lille sludder med færgens elskværdige og djærve chef, kaptajn Pedersen, der betroede mig grunden til besætningsstørrelse. — I henhold til skibets størrelse skal der være to ombord med styrmandseksamen, men der forlanges ikke noget antal matroser — og ledelsen ved jo meget godt, at så snart den første matros er sluppet ombord, så skal organisationen nok ordne resten.

Nå, kaptajn Pedersen taber ikke modet af den grund. Han har sejlet på de store have — både i østen og vesten og har bevaret sømandens djærvhed og gode humør. Der kan jo nok siges at være nogen forskel på at sejle i dage eller måske uger uden at se land og så kun være undervejs fra den jyske bred til den anden i 12 — tolv minutter. Ja, længere varer den lille henrivende sejlur ikke.

Der var fuld op af rejsende med og uden cykler og biler. Det kan ialtfald siges, at selv kaptajn Pedersen kender det lille stykke næsten bedre end sin egen lomme, så bliver det aldrig kedeligt. Der sker noget hele tiden. Der kommer mange stamgæster, som får en lille passiar, men også mange nye ansigter, og alle har sikkert indtrykket af, at der ikke kan ske dem noget, når de er i kaptajn Pedersens varetægt.

Det hele er så viseligt indrettet, at besætningen i Sundsøre kan få tid til at smutte hjem og få eftermiddagskaffen eller hvad det nu er. Der skal ikke gøres så mange forberedelser for at komme afsted. Når den sidste er gået ombord, hejser styrmanden broklappen og hopper så selv ned på skibet, og så glider det lige så stille ud fra færgelæjet med retning mod Hvalpsund.

Øvre i Hvalpsund holder toget parat til at tage imod gæsterne. Det er dog ikke særlig mange, der benytter sig af tilbudet, de fleste er selvkørende.

Så ruller vi afsted mod Aalborg. Denne gang er det med damptog med mange vogne. Det er ved aftenstid, og mange,

der har tilbragt dagen i sommerhuset et sted ved Limfjorden, skal hjem, så der er fuldt hus, inden vi når til Aalborg.

Trods de mange rejsende får togets eneste tjenestemand, togfører Hegnhøj, Aalborg, tid til at veksle nogle bemærkninger med mig. Det drejer sig naturligvis om trafik i almindelighed og trafik på Aalborg Privatbaner i særdeleshed.

På mit spørgsmål om, hvor de berømte lyntog befinder sig, siger Hegnhøj: »Ja, der er jo kun en fejl ved de lyntog, der er for få af dem. 5 tog til fire forskellige linier er jo ikke meget, særlig når vi skal regne med, at der af og til kan blive noget i vejen med et af dem.«

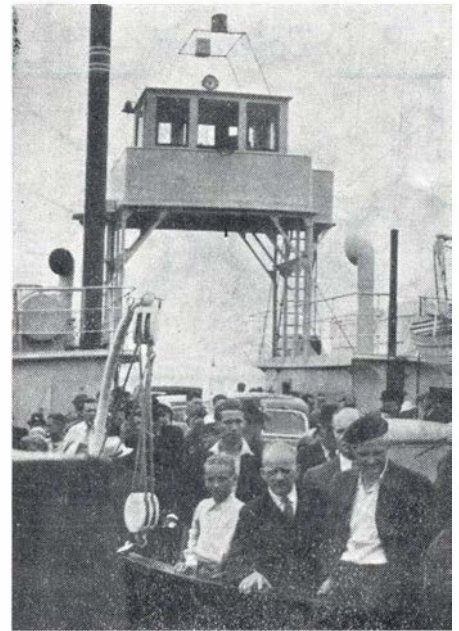
Løvrigt mener han, at det er lige hårdt nok at være alene mand i et sådant tog, når man ikke mere er helt ung og har gjort tjeneste i 35 år, og heri kan jeg kun give ham ret — men konkurrencen er jo hård fra bilerne nu igen, og lønningsbudgettet er stort.

Det kan jo ikke være anderledes end, at personalet også spekulerer lidt over problemet med at spare, og måske en og anden nok kunne have lyst til at give nogle dessiner i den retning. Det kan vel også falde andre i øjnene, at der er noget mærkeligt i, at privatbanerne i Aalborg benytter statsbanernes station for ankomst og afgang, men alligevel har de deres egen lokalstation til vogne. At en sådan ikke er billig at drive, ved enhver. Der kan vel nok sommetider opstå tvivl om, at der bliver handlet i banernes interesse.

Togfører Hegnhøj er min elskværdige fører på en lille morgenvisit i lokalstationen. Her kan man blandt andet lægge mærke til, at medens rangering ved pakhus hos naboen D.S.B. foregår med hest, som det altid har gjort, så sker det her ved hjælp af en maskine!

Efter denne visit går det efter planen videre med banen, denne gang med Fjertrilslevbanen, og nu får jeg mit ønske opfyldt om at komme ud at køre med »lyntog«, d. v. s. de berømte skinnibusser.

At det er et yndet køretøj, der med komfort og hurtighed nok kan tage konkurrencen med bilerne op, får man et stærkt indtryk af, idet der var mere end fyldt hele vejen. Det første, der ellers falder en i øjnene, er, at der på skinnibusserne står T. F. J. Forklaringen er den, at der mellem de nordjyske privatbaner er et udmærket samarbejde, der blandt andet giver sig udslag i, at man benytter hinandens materiel således, at et bestemt lyntog fra Thisted kører helt igennem til Aalborg og returnerer kort efter igen til



På denne årstid er der ingen mangel på rejsende.

Thisted. I næste omgang kører et lyntog fra Aalborg over den samme strækning, og så er det betalt. Ordningen betaler sig sandsynligvis for banerne og er naturligvis en stor behagelighed for de rejsende, der så er fri for at skifte.

Jovist er det et lyntog, ud ad banen med en fart af 70 km i timen. Rødt er det jo også og på sin vis lige så flot, som den store bror på D. S. B. — men jeg gad jo nok vide, hvad vore lyntogstogførere ville sige, hvis de alene mand skulle klare det samme, som togføreren her måtte. Først måtte der tages en god portion rejsegods ind i det dertil indrettede rum, så en halv snes cykler på bagagebæreren foran og endelig en skærsliberbør bagpå. Her var noget at gøre for en rask mand. Midtvejs stod der ved en station en halv snes kasser fisk, der også skulle med. Gode råd var dyre, men inden så længe var de anbragt bagpå sammen med skærsliberbøren, og så suste vi videre, som om det var en dagligdags ting, hvad det forøvrigt sikkert nok også er.



S. S. ØSTERGAARD

Eksport . Slagteriprodukter

Import

Renseri . Sorteranstalt

SKELHØJE - TELEFON 19