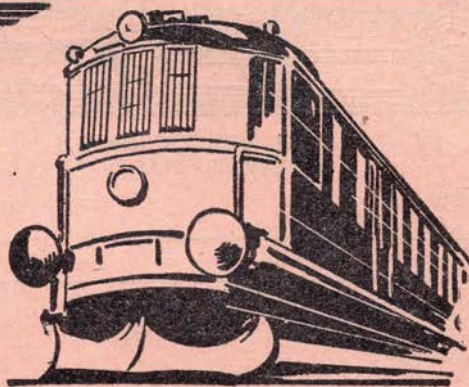
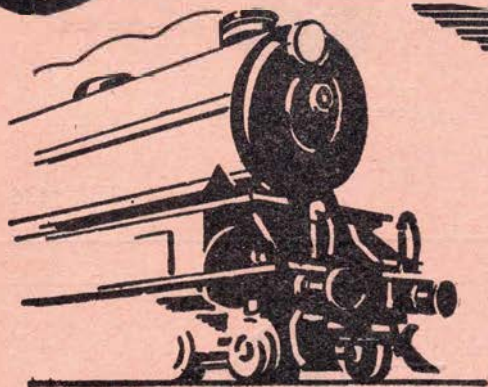


Jernbane-Bladet

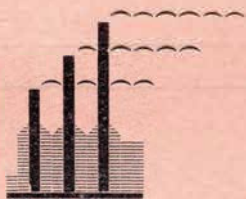


FÆLLESORGAN FOR
JERNBANEETATEN

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

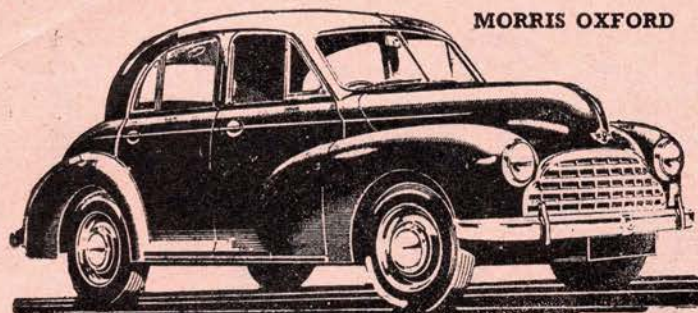
WORNING

FARVER - LAKKER - TAPETER



ØSTERAA 6 - AALBORG

Tif. 121



MORRIS OXFORD

VILH. NELLEMANN A/S
AUTOMOBILFORRETNING

Randers

Tlf. 1730



L.C. ANDERSEN
JERNBANEGADE

VULKANISØR
RANDERS

Leverandør til DSB

Randers

Tlf. 4436

Strømmens Mejeri

Mejeriejer S. Jensen

1. Kl.s Mejeriprodukter

Strømmen

Tlf. Randers 882



DRONNINGBORG MASKINFABRIK A/S
RANDERS



Aktieselskabet

De forenede Tekstiltfabrikker

AALBORG

Spinderi — Væveri — Farveri

Jyllands Kalkcentral

Brændt Kalk — Hydratkalk

Aarhus

Tlf. 9100

Brønderslev Teglværker

Aktieselskab

Brønderslev

Tlf. 39—439

Månedens interview

ved Harald



Central 1701 — dette telefon nr. kender vist de fleste mennesker. For at se hvordan denne virksomhed, inden for D.S.B. virker, har vi aflagt *oplysningen* et besøg. Nu må man endelig ikke tage fejl og tro, at det er det oplysningskontor, som findes i østre billetkontor på hovedbanegården, hvor man kan henvende sig personligt. Fra »1701« — som distriktets oplysning populært kaldes, gives *kun* telefoniske oplysninger. Kontoret ligger gemt bag ved togkontoret, og er netop indrettet her, for at man fra togkontoret hurtigt kan få så præcise oplysninger om toggangen som overhovedet muligt.

Desværre er chefen trafikkontrollør J. H. Voss ikke tilstede, men souschefen trafikoverassistent C.A.F. Degener, er så venlig at vise mig de forskellige ting her er at se.

— *Hvad er det, der foregår her?*

— Alt mellem himmel og jord. De kan jo bare stå stille et øjeblik, og så høre og se, hvad der foregår.

— *Javel, jeg kan jo nok se og høre, at der bliver talt i telefoner ustandseligt, men kan De ikke fortælle mig lidt om kontoret her og personalet.*

— Jo, personalet består af trafikkontrollør Voss, der har ferie for tiden, men som ellers har været med fra begyndelsen, og gennem årene har udført et stort og betydningsfuldt arbejde her på kontoret. Voss og jeg skifter på lederturene, og til telefonbetjeningen har vi for tiden 17 damer og 3 mand og her er nok at gøre hele tiden.

— *Har De åbent hele døgnet, for der er da ikke 17 damer her?*

Vi har tjeneste her fra kl. 7 til 24. Fra kl. 24 til 7 besvarer telegrafkontoret de forespørgsler, der kan komme i dette tidsrum. Jeg skal prøve at forklare Dem hvordan det foregår, for en fremmed ser det jo ret



Trafikoverass. C. A. F. Degener

indviklet ud. Central 1701 har 6 ledninger, der kan betjenes fra 7 pladser herinde. Endvidere kan lederen stille ind på samtlige ledninger og altså i påkommende tilfælde deltage i ekspeditionen. På væggen hænger et tablau hvor tallene 1—6 lyser når centralen stiller ind på ledningerne. Ved at trykke på en knap, som svarer til nummeret fås forbindelsen. Så kan jeg her fra dette skrivebord følge alle telefonerne og altså også selv tage forbindelsen

— *Har De nogen tal på de samtaler, der føres her*

— Ja, ja — der føres statistik hver dag over samtaleantallet. De kan lige se her hen.

Degener viser mig et skab med et virvar af ledninger, forrest sidder nogle automatiske tællere, der viser hvor mange samtaler, der er ført. Hvert øjeblik lyder et lille klik, og en af tællerne skifter endetal.

— *Hvor tit bliver så disse tal aflæst?*

— 5 gange i løbet af dagen, og det bliver indført i en journal, så vi til enhver tid kan se resultatet.

— *Hvor højt ligger så dette tal?*

— Ja, der er jo nogen forskel, på hvad tid af året det er, efter journalen her ligger tallet på mellem 3000 og 4500 samtaler pr. dag.

— *Hvad spørger folk efter?*

— Ja, der kommer det spørgsmål, som jeg længe har ventet på. Der bliver spurgt efter det mest utrolige, men som regel er det jo angående togtider eller billetpriser, men vi kommer ud for lidt af hvert. En juleaften blev vi ringet op af en herre, der spurgte om hvordan reglerne var for »Rommy«, han må have kedet sig bravt.

— *Kan damerne så svare på alle spørgsmål?*

— Som regel kan damerne klare, hvad der spørges om, alle spørgsmål angående toggangen — skibs- og rutebilforbindelser og billetpriser, det er damerne eksperter i at besvare, men som jeg sagde før, kan der jo komme spørgsmål, som ligger uden for vor kompetence at svare på. En af vore største ulemper er, at folk ofte spørger på en måde, der let kan misforstås. Mærkeligt nok er publikum f. eks. ofte utilbøjelige til straks at opgive den station, de ønsker at rejse til, men spørger f. eks. om »tog til korsør«, når de ønsker en forbindelse til Viby Sjælland. En dag spurgte en dame om togforbindelse mod

DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN

Søndergade 11, Aarhus

Telefoner Kontor 302 Sæteri 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger, Prislister

Gedser, men i samtalens løb viste det sig, at hun skulle til Esbjerg.

— Kan folk være ubehagelige i telefonen?

— Jo, det sker jo også, men den slags tager vore damer med tålmodighed. Ser De, her har jeg et ekstra hørerør, som jeg kan sætte ind på hvilken som helst telefon, og høre hvad samtalen drejer sig om. Prøv engang.

Jeg får hørerøret og sætter en kontakt ind i et af hullerne og overværer en samtale. En meget utålmodig og mistroisk damestemme bliver ved med at spørge. Jeg ser hen på damen, som ekspederer kunden, og man kan ikke se spor af irritation, hun besvarer alle spørgsmål med den mest engleblide stemme. Jeg beundrer damerne, som tager det hele med godt humør, og er klar over, at mange af spørgsmålene ikke er helt lette at besvare.

— Kan der ellers svares på alle spørgsmål, ang. togtider eller billetpriser uden, at der skal ledes alt for meget,

— Ja, ja, i den retning gør vi brug af forskellige tidsbesparende hjælpemidler. De kan se, foran hver betjeningsplads ligger noget vi kalder en »pult«, den indeholder tider, for så at sige alle tog- og rutebilforbindelser på Sjælland, og på væggen foran hver plads er ophængt en tavle med togtider og billetpriser for de vigtigste stationer i hele landet. Og her kan De se, her har vi takster og køreplaner for det meste af Europa. Vi har også bøger stående her, som fortæller hvor forskellige, ikke ret store byer ligger, f. eks. kan vi slå op og se, her står Rågeleje, 4 km fra Vejby, og således kan vi straks svare på det utroligste. Her i en anden bog kan vi f. eks. se, at lyntogene holdt op at køre den 9. april 1940 og begyndte at køre igen den 12. oktober 1945.



Kontoret »1701«, der besvarer telefoniske forespørgsler.

Kontoret her er jo næsten for lille.

— Ja, det er så sandt, der har også været tale om, at vi skulle have et andet kontor, men så kommer vi jo væk her fra togkontoret, og det er ikke så heldigt, her er lidt kneben plads, og udsigten herfra er jo heller ikke så god. Men vi tager det hele med godt humør.

Jeg må give Degener ret, humør er der ingen mangel på i »1701« — og jeg tror ikke nogen kan ødelægge det med irriterende spørgsmål, så vidt jeg kan se. Jeg takker Degener for hans oplysninger og spørger, om ikke han har en eller anden morsom oplevelse at fortælle »Jernbane Bladet«s læsere.

Tja — nu er jeg jo ganske ny heroppe — så af egen erfaring har jeg ikke ret meget at fortælle. Men vi har en bog, hvor vi noterer de morsomste samtaler der forekommer. Se her f. eks: En damestemme spørger:

Hvornår går der tog ved to-tiden, jeg skal til Slagelse og have et barn og hjem igen med det samme.

Forleden var der forresten også en dame, der ville have oplyst, hvor meget kød hun skulle købe til hakkebof for 6 personer, — her måtte vi beklage, det ligger uden for vort område.

Harald.

VOGNFABRIKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS



UHRNHOLT TEGLVÆRK
pr. Hadsund, Telefon Hadsund 221

**DE FORENEDE
ØSTJYDSKE
TEGLVÆRKER**

v/ A. Andersen & Sønner



STINESMINDE TEGLVÆRK
Oue pr. Hobro, Telefon Oue 1

Trafikministeren tilbageviser kritikken af statsbanernes konkurrence

Trafikminister Carl Petersen har, i anledning af den fra så mange sider fremsatte påstand om, at banerne vil odelægge det frie vognmandserhverv, rutebilerne og småskibsfarten, fremsat en redegørelse for de forskellige forholds virkelige sammenhæng i »Social-Demokraten«:

— Konkurrencen med den private skibsfart foregår efter nøjagtigt samme linjer som i 1939, udtaler trafikministeren. Statsbanernes agentur har nu som tidligere lov til at forhandle med kunderne om fragtpriiserne, men der er ikke tale om dumping-tilbud. Skibsfarten regner imidlertid med fragter, der er $4\frac{1}{2}$ gang så høje som i 1939, mens statsbanernes takster ikke er steget nær så meget. Man kan spørge, om disse banetakster kan betale sig, men så vil jeg spørge: Vil man da anbefale takstforhøjelser over hele linjen?

— Er det da lave godstakster, der er årsag til statsbanernes stigende underskud?

— Årsagen til underskudet er først og fremmest de stærkt stigende kul- og oliepriser, stigningerne i lønningerne og nedgang i godsmængden. Hvis vi forhøjer taksterne, vil statsbanerne stå endnu dårligere i konkurrencen med landevejstrafikken, og det vil formentlig senere medføre stigning i lastbilernes og skibsfartens takster, en tilsvarende forhøjelse af varepriserne, stigning i prittallet og dermed stigning i omkostningsniveauet.

— Og hvorledes med taksterne for personbefordring?

— Man kan ikke skelne imellem lystrejser og nødvendige rejser, og forhøjede billetpriser vil for en masse mennesker betyde tilsvarende nedgang i reallønnen.

Spørgsmålet er, hvorledes man vurderer fremtiden. Jeg mener, at vi har nået toppen for priserne på kul og olie, og at de formentlig snart vil blive nedadgående. Derfor mener jeg det ikke klogt at føre en takstpolitik, der forhøjer det nuværende prisniveau. Jeg tror, det store underskud kan bringes ned uden takstforhøjelser, bl. a. ved i størst mulig udstrækning at rationalisere driften. Det lykkeligste ville være, om vi kunne få gennemført en trafikordning, der gav mulighed for, at de forskellige trafikorganer hjalp hinanden i stedet for at bekæmpe hinanden.

Sparer 2 mill. kr. ved lastbilkørsel til de mindre stationer.

— Vognmændene hævder, at statsbanerne nu går ud på landevejene i stedet for at holde sig til skinnerne med deres godstrafik.

— Statsbanerne er ikke gået ud på landevejene. Vi har fundet den hidtidige form for godstransporter til og fra de mindre stationer for kostbar og tidskrævende. I stedet for, at godstogene før standsede op og rangerede ved hver station, befordres godset nu til og fra de større stationer med lastbiler. Men det drejer sig om de samme godsmængder, som banerne hidtil har transporteret.

— Det hævdes, at private vognmænd kan klare denne trafik.

— Det vil jeg ikke benægte. Før og under krigen havde statsbanerne udbringning af gods ved private vognmænd, men denne ordning var ustabil, idet vognmændene mange steder kunne tjene mere ved anden kørsel og derfor ofte satte os i vanskeligheder. Skal vi have noget ud af nyordningen, må vi indtil 100 pct. kunne beherske situationen, og det gøres bedst, når statsbanerne selv har bilerne.

— Hvad betyder denne nyordning i penge?

— På grundlag af foretagne beregninger skulle den kunne spare et par millioner kr. årligt, efter at bilerne er afskrevet og forrentet, og det er jo penge, som kommer samfundet til gode . . . Forøvrigt forstår jeg ikke de borgerlige blades og navnlig ikke venstrebladenes modstand imod denne ordning. Man har jo aldrig haft noget imod, at et andelsmejeri, en brugsforening eller en andelsfoderstof-

forretning anskaffede egne lastbiler, selv om private vognmænd kunne have klaret kørslen. Der skal jo også lige mange chauffører til, enten godset transporteres af statsbanernes biler eller af private vognmænd. Jeg kan kun se den forskel, at statsbanerne er nødt til at lønne sine folk ordentlig og at give dem anstændige arbejdsvilkår, hvilket igen skaber den størst mulige trafikale sikkerhed, mens det jo ikke altid har været således, at alle private lastbilchauffører har haft tilsvarende kår.

Har ikke opgivet håb om en trafikordning.

— Det er altså givet, at statsbanerne ikke vil gå ind i den almindelige landevejstrafik med gods. Men der har været planer fremme om en trafikordning, der alligevel på en måde omfatter vognmændene.

— Ja, og jeg har stadig det håb, at det vil lykkes at samle alle gode kræfter om et forslag, der kan råde bod på det kaos, som råder indenfor trafikens område. Her kan man ikke sige, at Danmark har været foregangsland. Så vidt jeg ved, er vi det eneste land i den civiliserede verden, som ikke har en trafikordning.

Vi bør finde frem til en ordning, der giver plads for de vognmænd, der er brug for indenfor et vist større område. Det vil give mindre tomgang, billigere priser, tålelige arbejdsvilkår for alle og dermed større trafikikkerhed.

— Hvad så med konkurrencen?

— Et sagkyndigt, stedligt fragtnævn fastsætter priserne, og der vil blive rig lejlighed til at konkurrere med service og hurtighed.

— Så er der endelig spørgsmålet om statsbanernes og privatbanernes overtagelse af bilruter. Det hævdes, at trafikministeren går for langt i sine beføjelser til at give banerne koncession.

Kaas Briketter $\frac{1}{3}$

Hvad skal man med Paalaget Osten og Kødet,
naar blot man har AALBORG MARGARINE paa Brødet!



A/S AALBORG MARGARINEFABRIK AALBORG



**Danske Landbrugeres
Kreatursalgssforening
Aalborg**



Speditørfirma - Transporter
Aalborg, Østeraagade 25 Telefon 7930

Paul Lehmann

Spedition — Toldklarering — Kørsel — Assurance

Filial i AALBORG, Aagade 5-7

Tlf. 9630

Telegramadr. Palehmann

Mammen & Drescher A/S

Spedition — Losning

Aalborg

Tlf. 6810—6820

A/s Brødrene Bendtzen

(Aalborg Trælasthandel)

Telefoner 30 (4 Lin.)
31 Ø. Plads
3230 V. Plads



Chr. Berntsen & C. Holten-Andersen

Maskinforretning - en gros & en detail

Sct. Hansgade 9, Aalborg

Telf. 982 - 9682

Harald Jensen & Søn

Trælast — Bygningsartikler

Østerbro - Havnegade - Aalborg - Tlf. 3016-3036

Th. Klitgaards Eftf.

H. Thomsen

Opkøb af Huder og Ben

Østerbro 16, Aalborg

Tlf. 274

Hørby Trælast & Bygningsartikelforretning

Hørby

Tlf. 66

Hjørring Markedshal

og

Eksportsamlestald

Telefon 1114

— Jeg har nok set og hørt, at der er sagt noget i den retning. Hvor meget og hvor lidt juridisk, der ligger i det, kan jeg ikke afgøre, men jeg ved, at loven om koncession til rutebilejere siger, at ministeriet afgør sagen, hvor kommunerne ikke er enige om en indstilling. Samtidig giver loven ministeren ansvaret for den trufne ordning, og den må derfor blive samfundsbetonet.

— Jeg lægger ikke skjul på, at jeg i mine afgørelser prøver at se bort fra, hvad der kan gavne en enkelt rutebilejer. Jeg betragter det som min opgave at skabe forudsætninger for de bedst mulige trafikale forbindelser til de billigst mulige priser.

Forøvrigt er det ikke rigtigt, når man hævder, at rutebildrift er et frit erhverv. Det er i Danmark et monopolerhverv, der udøves på grundlag af koncessioner, som de offentlige myndigheder giver, og som sikrer indehaveren imod al konkurrence. Man har også indtryk af, at adskillige rutebilejere efter en passende tid er blevet endog meget velhavende. Men det skal samtidig siges, at de allerfleste har passet deres ruter ganske fortrinligt.

Når det imidlertid gælder om at koordinere trafikken, synes jeg, det er rimeligt, at banerne overtager bilruter, som er sideløbende med jernbanelinjerne. Disse bilruter befordrer jo netop de rejsende, jernbanelinjerne er anlagt for.

— Når De mener, at mange rutebilejere tjener stort på deres koncessionerede forretninger, hvorfor giver man så ikke rutebildriften fri, så der kan blive konkurrence?

— Ja, skulle man følge venstres tankegang, skulle man jo give driften fri. Men jeg har nu ikke fået nogen henvendelse herom fra rutebilejernes organisation eller fra formanden for venstres rigsdagsgrup-

DANSKE JERNBANESTATIONER

16



pe. Edv. Sørensen, der i sin egenskab af sekretær for de jyske rutebilejere skulle være særligt sagkyndig. Personligt vil jeg heller ikke finde det anbefalelsesværdigt, for fri rutebildrift giver stor risiko for kaos og dermed følgende fattigdom hos bilejerne, hvilket igen vil resultere i dårligt materiel og usikkerhed for passagerer og den øvrige trafik.

— Til slut: Giver statsbanernes rutebildrift overskud eller underskud?

— Den giver et pænt overskud. Så vidt jeg husker 2½ mill. kr. på et år. Regnskaberne herfor vil for fremtiden blive taget ud af det samlede D. S. B.-regnskab, så offentligheden her som på alle andre områder inden for statsbanerne kan få fuld besked om, hvad der foregår ...

M. THOMSEN STØTT & SØN

Udførte Murerarbejdet paa Hovedbanegaardens store Ombygning i Aarene 1937 — 1940.

Udfører stadig Murerarbejder for DSB

KONG CHRISTIANS ALLE 6 - AALBORG - TELEFONER 1992 — 4983

Vraa Cementstøberi

v. Chr. Chr. Nielsen

Vraa

Tlf. 121

Otto Christensen

Fiskeeksport

Elling pr. Strandby

Tlf. Elling 42

Strandby Fiskeauktion

M. J. Hesselholt

Strandby

Tlf. Strandby 6

N. Chr. Hjørnet

Skibs- og Baadebyggeri

Elling pr. Strandby

Tlf. Elling 24

Villiam Olstrøm

Fiskeeksport

Elling pr. Strandby

Tlf. Elling 16

Risgaard Andelsmejeri

Mejeribestyrer A. Jacobsen

Hørby

Tlf. Hørby 15

Brdr. Aaen's Fiskeeksport

v. Markus Aaen

Strandby

Telefon Strandby 56

Nibe Jernhandel ½

Nibe

Tlf. 32

P. Lyng

Fiskeeksport

Elling pr. Strandby

Tlf. Elling 3

Staal møbelfabriken Nieland ½

I. Kirkegaard

Odense

Hilbert Jørgensen

Murermester

Udfører Arbejder for DSB

Søndergade 22, Frederikshavn

Tlf. 476

Sindal Savværk & Maskinsnedkeri

Johs. Hust & Søn

Sindal

Tlf. 52

**Brovst Blikvarefabrik og
Galvaniseringsanstalt**

Nørskov Pedersen & Søn

Brovst

Tlf. 95

Dronninglund ny Savværk I/S

Brdr. Løve Larsen

Planker — Effekter af opskaaret Træ

Dronninglund

Tlf. 91

RÆVSBÆK TEGLVÆRK

Teglværksejer J. Jensen

Specielle røde og gule Facadesten
Cellesten — Drænrør i alle Dimensioner
Prima Kvalitet — Hurtig Ekspedition

Hadsund

Tlf. 122-126

SOLBJERG SAVVÆRK & TRÆVAREFABRIK

L. Møller & Søn

Specielle Møbel- og Skibstræ Planker og Tømmer

Solbjerg pr. Bælum

Tlf. Bælum 55 y



På hovedbanegården.

Lyntog »Nordjyden« København—Aalborg. Vogn A. Plads nr. 25, sådan står der på min billet. Det er betryggende, det med nummererede pladser, man behøver ikke at jage og mase på for at kapre sig en siddeplads. Der er endnu et kvarter til afgang, så jeg kan godt gå og se lidt på det hele, før jeg går ind.

Havde jeg været født et eller andet sted i den modsatte ende af landet og så godt som aldrig været uden for sognet, ville man have kaldt mig en hjemmefødning. Det er et udtryk man ikke bruger om en københavner, selv om han aldrig har set andet end København og kender ligeså lidt til omverdenen, som den der har levet hele sit liv på Fanø.

Er man en hjemmefødning langt ude fra, er det naturligt om man forundres og begejstres, når man endelig kommer ud at rejse, men er man københavner, ser man overlegent på det hele, man er blaseret og lader sig ikke dupere, fordi man ganske roligt går ud fra, at alt er dårligere, mindre betydningsfuld og mindre moderne end i København, hvis det da ikke er, fordi man er blevet i så høj grad hjemmefødning, at man har mistet forståelsen af alt andet end lige netop det hjemme i København. Jeg er ikke rigtig københavner med hensyn til omverdenen. I mange år har alle mine længsler og drømme drejet sig om alle andre steder end netop København. Mens jeg har gået og passet mit arbejde inde på kontoret og mit hus og have ude i Brønshøj, har jeg i dagdrømme rejst til fjerne steder, oplevet og set, men jeg har manglet energien og modet til at rive mig løs, nu oplever jeg det øjeblik, jeg har drømt om hver eneste dag, mens jeg har sjokket i trædemøllen, og nu vil jeg have lov til at undres og begejstres over, hvad jeg møder. Så kan min kone selv om at underholde Joon imens. Jeg har ganske vist lidt samvittighedsnag, fordi jeg rejser ud, når han er

på besøg, men det er jo alligevel de to, der snakker med hinanden hele tiden. De er barndomsvenner, han er hendes fætter, og hun kalder ham »Djån«. Bevar mig vel, som de snakker og pjatter, det ender såmænd med, at de slet ikke får tid til at sove, når de nu er alene. Men selvfølgelig er det meget godt, han er her, ellers kunne jeg da slet ikke være bekendt at rejse fra hende.

— Hvor ser det flot ud, sådan et skinnende rødt tog. Rødt er nu også den mest festlige af alle farver. Gult, grønt eller blå kan også være smukt, selvfølgelig, men der er intet, som kan sammenlignes med rødt, fremfor alt andet kan rødt sætte mennesker i stemning, derfor bruger man denne farve som symbol på alt stort og godt, lykkeligt og smukt. Kærlighed og frihed, ære og magt har alle dage og blandt alle folkeslag været symboliseret og smykket med rødt. — Han har ikke været helt tosset, ham der har fundet ud af, at lyntogene skulle være røde.

Nu er der kun et par minutter til afgang, jeg må hellere sætte mig ind.

Så er jeg her. Man sidder godt i sådan en sofa, og pænt er det også med det blå læderbetræk — men — det var dog mærkeligt — loftet er jo møgbeskidt. Hvorfor i alverden vasker man da ikke loftet? Eller maler det over en gang? Det kunne da ikke spille nogen større rolle, og det ville pynte vældigt op. Det generer mig med det loft. Men jeg kan selvfølgelig lade være med at se på det, så gør det måske ikke noget.

Nu glider perronen bort, vi kører. Min rejse er begyndt. *lady.*

Drikkepenge.

Ifølge dagspressen er der rejst sag mod en togbetjent for at have modtaget drikkepenge.

En herre, som havde fulgt nogle rejssende til tog, stak togbetjenten en tier.

Hvorfor han gjorde det, fortælles der intet om, men han gjorde det, og togbetjenten tog mod tieren, hvorfor han gjorde det, får man heller ikke noget at vide om, men man har vel lov til at tænke: Når manden nu absolut ville give ham den, var det jo også sådan sin egen sag at fornærme ham ved at sige nej tak. Togbetjente må ikke fornærme folk, hverken rejsende eller dem der står og fylder op på perronen. Togbetjente skal være høflige, og det anses almindeligvis ikke for høfligt at sige nej til noget, man bliver budt i god mening, selv om man ikke bryder sig videre om det. Desuden, en tier er jo en tier, i hvert fald for en fattig togbetjent, og togbetjente er nu engang fattige i forhold til dem, der går og stikker tiere ud, det må nemlig være meget velhavende folk, som gør det, og en velhavende mand bliver dødeligt fornærmet, hvis man forsmår de penge, han vil forære bort, og han ville måske sige eller i det mindste tænke: »Hvad bilder sådan en fattig stodder sig ind? Er han for fin til at tage mod en skilling, når man vil give ham den?« Ja, måske ville han omgående henvende sig til pressen og beklage sig over togpersonalets uforskammede storsnudethed.

Om nogen form for bestikkelse kunne der næppe være tale, manden skulle ikke med toget, og man har da heller ikke lov til at mistænke ham for at ville gøre noget så gement som at prøve at bestikke en tjenestemand, hvilket er ulovligt og strafbart. Snarere må man tænke sig, at den rige mand følte trang til at vise sig ovefor den fattige, eller at han pludselig havde fået lyst til at begynde sin dag med en god gerning — det var om morgenen — men den senere udvikling af sagen tyder ikke derpå, eller måske har han senere fortrudt sin godhed.

Der skete videre det, at de rejsende, som han havde fulgt til toget — det var to meget søde unge damer — samtidigt med, at de betalte pladsbilletterne, stak togbetjenten en daler. Hvorfor de gjorde det, ved man ikke, måske har de villet spille flotte, måske har de syntes særligt godt om togbetjenten, det er jo ingenting ualmindeligt, at unge damer på rejse føler sig charmeret af togbetjente, tjenere og styrmænd. Togbetjenten tog imidlertid mod daleren. Hvorfor han gjorde det, ved man ikke, men en daler er jo en daler, og kunne han ikke bevemme sig til at fornærme manden med tieren ved at sige nej tak, kunne han selvfølgelig endnu mindre såre de to skønne.

Hvad der siden er sket, ved man ikke.

Muligvis, ja højst sandsynligt, har han skuffet damernes forventninger, og skuffelse kan jo forvandle kærlighed til had. Eller måske har både manden og damerne fortrudt deres godgørelse og beklaget sig derover, ligesom dem der på restaurationer spiller flottenheimere og giver alt for store drikkepenge og bagefter beklager sig over tjenernes frækhed ved at tage for meget. I hvert fald er sagen kommet frem i pressen, og der er til togbetjenten i god mening. Men man hører ingen stille det eneste naturlige spørgsmål: Hvorfor gav de ham pengene, når de bagefter er utilfreds med det? Det kan formentlig ikke være ene og alene for at bringe ham i forlegenhed? De kunne jo have ladet være. Men mennesker vil nu engang have lov til at give og til bagefter at ærgre sig derover. Det at give er en af de mest udsøgte fornøjelser, der findes, og mange kan ikke nægte sig selv den glæde, selv om de slet ikke har råd til det, og selv om den, de giver til, slet ikke fortjener det. Og når det nu er således, hvorfor så ikke tage konsekvenserne deraf? Her viser Statsbanerne en beklagelig mangel på smidighed og smartness.

Man forbyder at modtage de drikkepenge, folk absolut vil betale, man betaler personalet dårligt, og alligevel giver forretningen et dundrende underskud. I stedet for burde man tillade personalet at modtage drikkepenge og så helt spare lønnen. Man kunne også for at få orden i sagerne lægge en betjeningsafgift på f. eks. 15 % til billetprisen og bruge disse penge til betaling af lønninger.

D.

★

I Aalborg Stiftstidende af 12. juli er der under stor overskrift optaget et indlæg fra en til redaktionen navngiven læser ang. en bestikkelsessaffære ved lynthogene.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på selve tilfældet eller citere noget af indlægget, der iøvrigt var sådant skrevet, at det har foranlediget mig til at fare i penen, men der var lige noget, jeg kom i tanker om, da jeg læste referatet:

For nogle år siden var jeg til afhøring hos politiet ang. en sag om et månedskort, som indehaveren havde raderet i. Kortets ejermand stod tiltalt for dokumentfalsk og bedrageri, men blev yderligere tiltalt for bestikkelse af tjenestemand, idet kortindehaveren havde tilbudt mig et beløb for at få kortet igen, det var i følge politiets udsagn en meget al-

vorlig historie, som politiet sagde, jeg skulle være 100 % sikker på var rigtigt, da det kunne få alvorlige følger for den tiltalte.

Det er ikke for at besmykke togbetjenten, han har begået en dumhed, som han nu kommer til at stå til regnskab for, men det er lavt og lidet flatterende først at bestikke en mand for bagefter at »knalde« ham.

Det undrer mig i grunden at sligt kan finde sted i dag, men statsbanernes kendte slogan: »Der er andre tog end lynthogene«, trænger måske til lidt mere udbredelse. E. Ø.

★

I juni nummer af *Jernbane-Bladet* har en indsender fået en artikel optaget under overskriften: Der Spares Bare. Jeg kan fuldt ud slutte mig til hans omtale af sparebestræbelser og vil gerne forespørge her, om nogen kan svare på, hvorfor det kun er togpersonalet, der skal spares på. Togpersonalet er dog D. S. B.s ansigt udadtil, og som der var skrevet i den forrige artikel, så sælges der dog mange togbilletter, som er et godt bevis på togpersonalets nødvendighed. Under besættelsen blev der gang på gang sagt — vi skal nok huske jer — I skal ikke blive glemt, og flere andre løfter. Nu kan vi indenfor togpersonalet mærke, at vi ikke er blevet glemt, nu er det kun os, avancementsmæssigt set, det går ud over. Ja, når man ser på andre kategoriers avancement, så synes jeg ærlig talt, at vi er blevet sat tilside, og man må indrømme, at togpersonalet har mærket mest til sparebestræbelserne. Nu er toggangen udvidet fra 15. maj, og samtidig blev der i København 21 togførere overkomplet, forstå det hvem der kan. Jeg er fuldt ud på det rene med, at underskudet skal længere ned eller helst helt forsvinde, men hvorfor skal det være togpersonalet alene, der skal undgælde. Togmand.



Automobilreparation

udføres samvittighedsfuldt
paa alle Vognmærker —

N. SKOU & CO.

Aut. Servise for Triangel og Austin

Telefon 1090 - KOLDING - Privat 1532

AUSTIN

KOLDING

Fagmanden ved, hvad det betyder

at bruge de rigtige Staalbørster.
Købere køber kun Børsten
mærket

Kolding Staalbørstefabrik

G. W. Schrøder

Auto Gummi — Vulkanisering
Slidbaner — Gummifodtøj rep.
Leverandør til DSB
Tøndervej 20, Kolding, Tlf. 2353

Holger Arp

Klosterstræde 11, Kolding
Telefon 2108
Møbler efter Maal — Har De
Ideen, saa har vi Mulighed for
at udføre den ...
Der bliver kun brugt 1. Klasses
Materialer til vore Møbler.

MIDDELFART

A. Juul Hansen & Søn

Murer og Entreprenør
Udfører Arbejder for DSB
Behrensvej 34, Middelfart
Tlf. 419—745

Brdr. N. & Kr. Petersen

Elektroinstallatører
Leverandør til DSB
Østergade 1, Middelfart, Tlf. 5

Peder Pedersen

Murermester
Udfører Arbejder for DSB
Skrillinge Mark, Middelfart

ESBJERG

N. Kongsbak

Depot for Vacuum Oil
Fiskeri- og Marineolier
Depot for Randers Rebslaeri
Vaadtov og Staalvirer m. m.
Havnen, Esbjerg, Tlf. 2272

Mineralvandsfabriken »Tropik«

V. Bratborg
Darumvej 87 A, Esbjerg

Axel Hansen

Slagtermester
Kongensgade 76, Esbjerg
Tlf. 111-112

Scaub & Co.s Fabriker

A. m. b. A.
Esbjerg

MENNESKET

bog



Godsekspeditor P. F. Parup, Horsens G, fortalte i sit 50-års jubilæumsinterview med Horsens Folkeblad bl. a.:

— Hvornår begyndte De i D. S. B.?

— Som 18-årig.

— Så tidligt?

— Nej, så sent. De fleste starter som 16-årige, men jeg manglede boglige forudsætninger for tjenesten. Jeg er ud af fattig familie. Min far tjente kun lidt, og min mor måtte vaske for andre. Hjemme var vi 7 søskende, jeg var den ældste og har altid måttet være eksemplet for de andre. Som 11-årig startede jeg min løbebane — som bybud i København! Men jeg havde været flittig og dygtig i skolen, og forresten fået et guldur som belønning herfor, og overlæreren foranledigede gratis aftenundervisning for mig, og en lærer skaffede mig friplads, så jeg kunne tage præliminæreksamen. Så var grundlaget for tjenesten i D. S. B. til stede, og jeg kom ind i denne som 18-årig, gik gennem alle graderne, til jeg udnævntes til gods-ekspektor i Horsens. Det var i 1935. En overgang har jeg virket som lærer i sikkerhedstjeneste på jernbaneskolen, og i 1932 blev jeg udsendt som udstillingsleder for D. S. B. i Göteborg, en udstilling netop om sikkerhedstjenesten.

Mens jeg var lærer på skolen, anbefalede jeg altid eleverne at benytte det gode, de havde i frirejserne i udlandet. Selv har jeg rejst frit over hele verden. Disse rejser udvider ikke blot ens horisont, men de forårsager, at ideerne udefra hentes hjem. Selv har jeg fået gennemført, at køreplanerne, der er ophængt på bane-gårdene, understreges med rødt, således at man hurtigt og sikkert kan finde afgangs- og ankomsttider. Den idé så jeg i Sweiz. En anden ting hentede jeg hjem fra Italien. Vi benyttede for år tilbage kun klokkeslet fra 1 til 12. Når det drejede sig om nat-tider, var tallet på køreplanen understreget med sort, men alligevel havde vi hundreder af rejsende, der stillede kl. 3 om eftermiddagen i stedet for kl. 3 om natten. Så opdagede jeg i Italien, at man benyttede klokkesletsangivelser fra 1—24; jeg fik skrevet om sagen i statsbanernes blad, og til sidst blev det indført.

Vært for 500 jernbanefolk fra hele Europa.

— De er ivrig afholdsmand?

— Ja, jeg har været formand for Jernbaneafholdsforeningen gennem 15 år. Jeg har heller aldrig røget. Men om det er årsagen til, at jeg har så godt et helbred, som jeg har, ved jeg ikke. Men en kendsgerning er det i hvert fald, at mine sygedage i min nu snart 50-årige DSB-tjeneste kan tælles på fingrene på den ene hånd! Medvirkende har måske også været, at jeg aldrig har siddet stille. Jeg har altid været i aktivitet. Det holder én ung. Sider man stille, falder man sammen.

Og så har jeg siddet i styrelsen for jernbanefolkenes internationale afholdsbevægelse og i egenskab heraf været vært for 500 kongresmedlemmer i København. Dengang arrangerede jeg en Danmarks-tur, som jernbanefolkene rejste hjem og fortalte om med begejstring og glæde ... jo, ærlig talt, det var jeg stolt over. Det var jo reklame for Danmark. Der blev holdt foredrag og vist lysbilleder fra den tur over hele jordkloden i lang tid efter.

Godsekspektor Parup fortalte om den måde, hvorpå han havde organiseret kongressen og udflugterne i forbindelse med den. Alt var tilrettelagt på minuttet — som nu engang kun en statsbanemand kan det. Intet var mislykkedes. Parup taler med glød. Man føler, at organisationen ført ud i dens yderste konsekvens morer ham. Ikke et minut måtte gå til spilde under de 500 udenlandske jernbanefolks besøg i Danmark.

— Og det var vidunderligt at se disse folk, der kom fra det inderste Europa og som kun kendte havet, klitterne, høfderne og sådan noget af navn, blive imponeret af Vesterhavet. De var så »paffe«, at de

fyldte lommerne med sand og forstenede skaldyr for at kunne bevise deres »havtur«, når de kom hjem.

— Vi fjerner os vist for langt fra kernen i interviewet, hvordan vakttes egentlig Deres lokalhistoriske interesse? Før Deres Horsens-tid havde De vel ikke engang skænket byen en tanke?

— Det begyndte i Vandrelauget, som jeg var medstifter af i 1936. Jeg ville tilrettelægge nogle byture for fremmede vandrede og ledsage turene med lokalhistoriske foredrag. Jeg kom i forbindelse med redaktør Carl Th. Jørgensen, og han fortalte så levende og interessant om byens historie, at jeg ikke kunne andet end blive grebet af interesse. Under byturene med vandrerne kom jeg i berøring med museet. Jeg kritiserede overfor kgl. bygningsinspektør Norn den måde, hvorpå man opbevarede museets portrætsamling. Den lå hulter til bulter. Og så blev jeg sat til at ordne samlingen. Det interesserede mig.

En ivrig amatør-genealog?

— Det kan man vist godt sige: Jeg har bl. a. medvirket ved udarbejdelsen af Søren Kierkegaards slægtshistorie. Den omfattede et par tusinde navne, spredt over hele kloden.

— De har været formand for »Red Barnet« i Horsens?

— Ja, jeg var den første. I det hele taget har det altid været et mål for mig at gøre noget for andre, og jeg har haft så rigt et udbytte af mit liv, så jeg roligt kan sige, at det ikke har været forgæves. Jeg har så umådelig meget at sige tak for, netop fordi jeg har fået lov at udrette så meget, som jeg vistnok egentlig har.

★

Randers Amtsavis

— Byens største Blad —

AUTORISERET



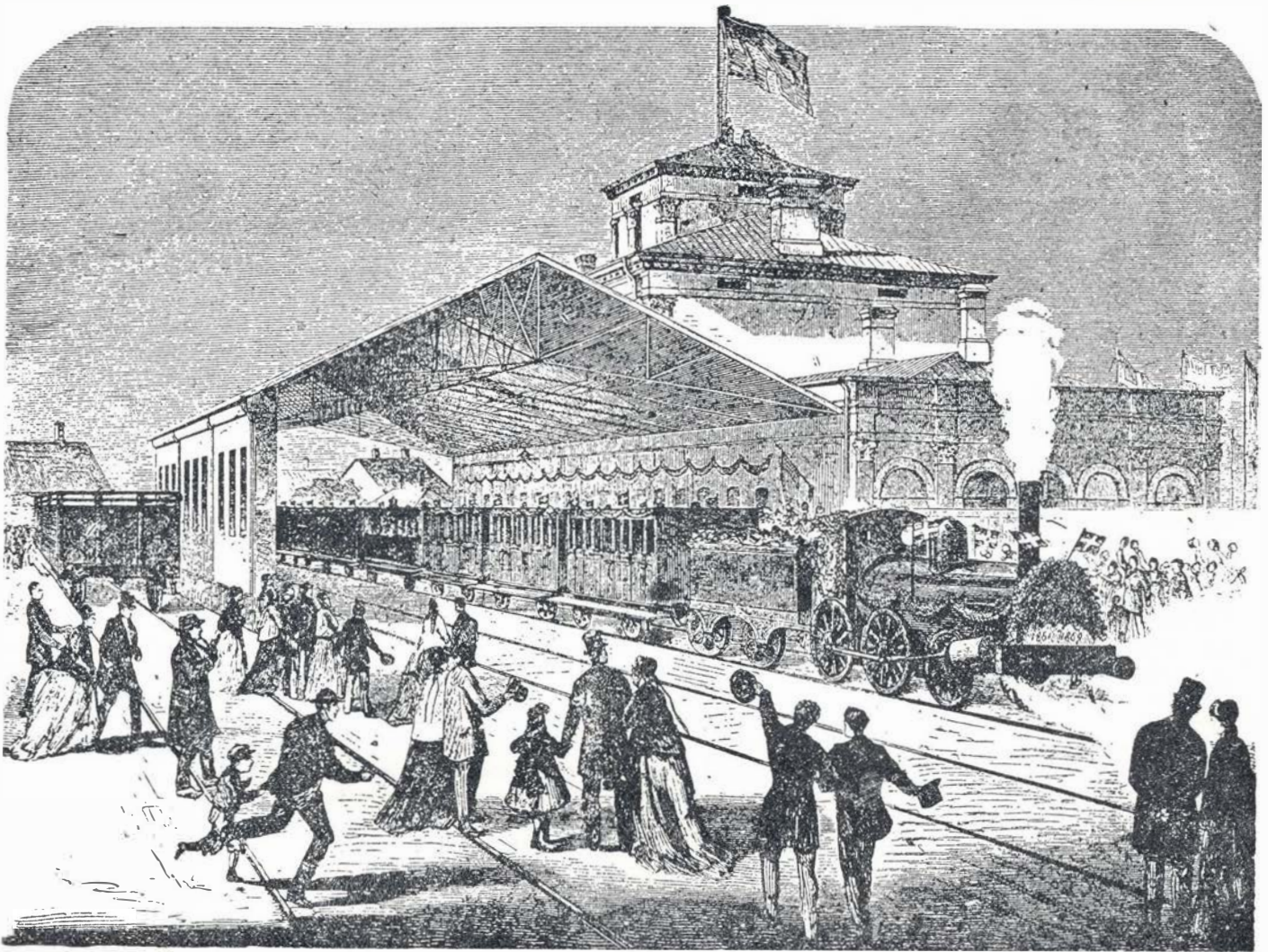
FORHANDLER

JOHS. POULSEN & SØN

Østergade 17 . Middelfart . Tlf. 233

Leverandør til DSB

Strækningen Randers - Aalborg 80 år d. 18. september



Kongetogets afgang fra Aalborg 18. september 1869.

Sagt og skrevet



Generaldirektør *Terkelsen*.

DSB's rutebiler og øresundsbådene drives med fortjeneste. I fjor et par millioner kroner. Altså er ikke alt, hvad DSB rører ved, tabgivende eller dømt til underskud. Dette kan være nyttigt at fremhæve til imødegåelse af hetzen fra visse sider mod DSB. Det fremgår af disse kendsgerninger, at statsbanerne ikke er verdensfjerne, ikke er folkefjendske og ikke er museumsagtige.

Stationsforst. *J. P. Pedersen*, *Vordingborg*

— Jeg synes ikke, man kan sige, at togene her i landet kører upræcise. Naturligvis kan togforsinkelser ikke undgås ved de store højtider med mange rejsende, men til daglig kører de normalt uden nævneværdige forsinkelser. Jeg har før krigen rejst meget i udlandet, og jeg har fået det indtryk, at togene her i landet kører mere præcise, end f. eks. i Frankrig, Italien og flere andre lande. I Sverige og Tyskland var de måske nok mere præcise end her, men det kom bl. a. af, at togene der kører over meget længere strækninger uden de mange skiftestationer, som vi har her i landet, og som medfører, at trafikken er afhængig af andre forbindelser.

Trafikkontrolør *P. J. Olsen*, *Roskilde*.

— Jeg husker en dag, at en mand kom ind på kontoret og gjorde et farligt vrøvl over et eller andet, idet han påstod, at han var blevet uretfærdigt behandlet af togpersonalet. Jeg fik tilfældet forklaret og sagde så til den opbragte herre, at togpersonalet var på den rigtige side, for sådan og sådan står der i loven og profeterne.

— Det er muligt, det står i loven, svarede herren, men det står ikke i profeterne. — Jeg ved det, for jeg er nemlig præst!

HUSJÆLP Ung dygtig og paalidelig Hushjælp søges 2 Gange ugl. fra 1. Sept. O. Willadsen, Sct. Nicolajv. 15, F. Nora 8109

.. DEN TEKNISKE SIDE ..

Eksprestog på gummihjul - -

På den godt 500 km lange strækning Paris—Strasbourg løber to eksprestog, der kører på luftfyldte gummiringe. Togets hastighed svarer til vore lyntogs, og turen gennemkøres på 5 timer og 45 minutter. Med en hastighed på 120 km i timen kører togene over skinnerne uden at der mærkes noget til skinnestod, uden rysten og raslen, og der mærkes og høres kun en ganske duvende summen.

Når toget kører langsomt, indtil 80 km eller så, mærkes farten henad skinnerne næsten som gled man gennem luften, omtrent som en flyvemaskine i stille vejr. Men når man kommer op på stor hastighed, kan især den sidste af de seks vogne vugge temmelig kraftigt — omtrent som flyvemaskine i »hullet« luft. Det kommer af at disse vogne, for at ringene kan bære dem, er ganske overordentlig lette, de vejer ikke stort mere end en trediedel af, hvad en almindelig jernbanevogn af samme størrelse vejer.

Toget på gummihjul er bygget af rustfrit stål. De seks vogne er blankpudsede, og de ser pragtfulde ud, når om dagen solen, om aftenen perronens lys brydes og spiller i deres strålende solvgans. Indvendigt er det udstyret som et luksustog. Vognenes indretning er som en mellemting mellem Pullman-Vognens og flyvemaskinens. I det hele taget er flyvemaskinen den sammenligning, der gang på gang melder sig. De seks vogne trækkes af et oliefyret damploko (ikke på gummihjul). I alt kan det medføre 73 rejsende på første og 176 på anden klasse.

Vognene har midtergang, der er tykke tæpper på gulvene, og på første klasse sidder man i dybe lænestole, på anden i sofaer. De tykke gulvtæpper er dybt røde, væggene lyst birketræ. Bagagene er af rustfrit stål, vinduerne drejes ned på samme måde som en autorude. Ved toiletternes håndvask er der både sæbe og håndklæde. Toget medfører ikke rengøringskone (hvad de store franske eksprestog altid gør), men den eneste gang, det holder på den lange strækning — i Nancy — bliver det entret af rengøringsassistenter, der sørger for, at toiletterne er i orden.

I spisevognens bar er der tolv siddepladser ved små borde, og en lille halv snes ståpladser ved selve bar'en. På væg-

gen er anbragt et speedometer, hvor man kan følge togets hastighed.

I det tekniske rum foran i toget sidder to ingeniører, der stadig er med på alle rejser for at gøre iagttagelser og få ideer til togets fuldkommengørelse. Den ene er fransk statsbaneingeniør, den anden tilhører firmaet Michelin, der, om man så må sige, har opfundet toget på gummihjul.

De to herrer sidder med deres hjælpere omkring et bord ved siden af den dynamo, der leverer togets meget kraftige, men ikke blændende, belysning samt dets varmluftopvarmning og permanente, umærkelige ventilering.

Når toget punkterer.

Hvis en enkelt ring punkterer, kan det overhovedet ikke mærkes af de rejsende, derimod får det før omtalte tekniske rum det at vide aldeles omgående. Under hver vogn er der to bogcier, hver på fem akser, således at hver vogn har ialt tyve hjul med luftfyldte gummiringe. Det kan ikke mærkes og har heller ingen større praktisk betydning, hvis en enkelt af disse ringe punkterer. Men naturligvis standser toget alligevel og skifter ring, ganske som en bilist, der punkterer. Så snart en ring punkterer, slukkes den røde lampe, og samtidig sætter en sirene i med et hyl, som kun kan høres derinde. Man kan da på den elektriske tavle konstatere hvilket hjul og under hvilken vogn det drejer sig om. Der gives så signal til lokoføreren om at nedsætte farten til 40 km og standse ved den første station. Her skiftes hjul, ganske som man skifter hjul på en punkteret bil.

Det tager ca. 15 minutter at skifte en ring; men der regnes altid med, at denne tid kan køres ind igen. Det er imidlertid sjældent, at sådant uheld indtræffer. En punkteret ring kan ikke repareres. Derimod kan ringe, som har tabt luften pumpes op under kørslen. Ringen skal have ni kilo pr. kvadratcentimeter.

Vognens vægt er det store problem.

Når Frankrig først nu har sat verdens første tog af denne art ind i driften skyldes det, at vognene hidtil har været for tunge. I øjeblikket må den vægt, hver enkelt ring skal bære, ikke ligge stort over én ton, og det var et problem at konstruere vogne, der var lette nok. I 1930 vejede en almindelig personvogn 48 tons. Men samtidigt udvikledes bil og flyvemaskine, for hvem vægten er en fjende. Det blev nødvendigt for jernbanerne at konkurrere. Det lykkedes efterhånden de franske statsbaner at konstruere metalvogne, der kun vejede 33,5 tons. Men også det var altfor tungt for gummiringe. De vogne, der nu er, er konstruere af rustfrit stål, og hvis indre er gjort så let, som det var muligt, når det samtidigt skulle være komfortabelt, vejer 16 tons, og med fuld last højst 21 tons. Et tredje tog, der er bygget af aluminium er fornylig sat i drift. Det vejer noget lignende som de to andre tog, men der er indført forskellige tekniske forbedringer, som er erfaringer fra de første tog, og som skal gøre rejsen endnu behageligere. Endnu er toget på gummihjul ikke helt fuldkomment.

Drik 

**SALOMONS
KAFFE.**

Velsmagende
kraftig
besparende

**Jydsk Kaffekompagni
Randers**

BUNDTMAGERI OG PELSHANDEL

Kaaber efter Maal — Opbevaring — Eget Værksted
NØRREGADE 6 — RANDERS — TELEFON 4965



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.

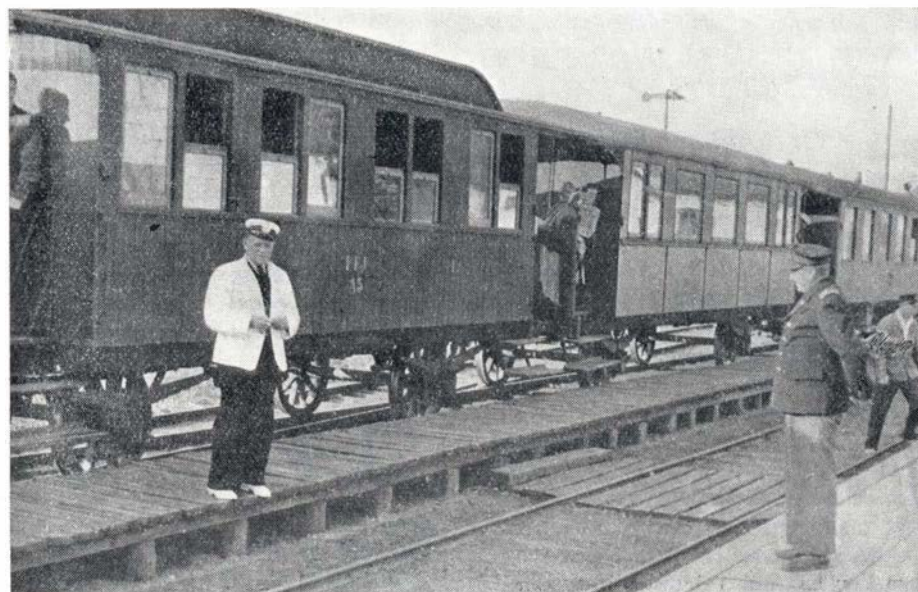
Banespørgsmålet stod på i mange år, inden det blev bragt frem til en endelig løsning, og mange modstridende interesser gjorde sig gældende. Nogle holdt på, at banen skulle følge en linie, andre en anden, og der var dem, der slet ikke kunne se, hvad man skulle med en sådan ny-modens ting som en jernbane! 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. Forne- den: 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. Forne- den: Stfst. Christensen, Brovst, giver afgang til tgf. Kortegaard.



RIVATBANER JUBILÆUM

Chr. Hougaard.

En af de første fortalere for banen var godsejer Sk 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.





Trappanter til Have og Kirkegaard
Mark og Skov
Plænegræs

LOMBORG'S PLANTESKOLE

Telf. 101 GRANHØJ v. AALBORG Telf. 999



Bøgh

HERREMAGASIN-MANUFAKTUR

ALGADE 11 - Telf. 1494 - AALBORG

Knud Engsig Telf. 6666
6667
6668
6669
6665

AALBORG BISPENSGADE

N. Nielsen & A Brostrøm
Indeh.: A. Brostrøm, Ing. M. af I.
Blikkenslagerarbejde . Vand-, Gas- og Sanitetsanlæg
Centralvarme og Varmtvandsanlæg
Algade 58, Aalborg Telefon 681

Aug. Jensen & Co.
Stenhuggeri og Monument-Etablissement
Marmorvarefabrik
Jernbanegade 5, Aalborg Tlf. 2036, Privat 4238

Bygningsartikler
Teglværksprodukter
Trælast

Poul Bang

Østerbro, Aalborg, Telefon 8383 (3 Linier)

Forbrugsforeningen af 1872
Søndergade 60, Aalborg Tlf. 6357

Carl P. Petersen
Isenkram . Glas . Porcelæn . Udstyr
Vesteraa 5, Aalborg Tlf. 428

Vejgaard Skotøjsfabrik
v. N. C. Larsen
Vejgaard, Aalborg Tlf. 9164

½ H. Haugaard
Murerarbejde - Fundering - Jernbeton
Jord-, Bro- og Vejarbejde
Boulevarden 22, Aalborg Tlf. 8472 - 6553

Brødrene Villefrance
Marmorvarefabrik . Stenhuggeri . Sandblæsningsanlæg
Aalborg - Nørresundby - Farsø Telefoner 907 - 1063

Afholdshotellet
Hyggelige Værelser m. Telefon
Rimelige Priser - 1. Kl. Køkken
Banegaardspladsen, Aalborg Telefoner 3113 - 3114

N. Odgaard
Cykler og Radio en gros
Nr. Trandersvej 57, Vejgaard, Aalborg, Tlf. 7501 (2 Ledn.)

Christiansen & Nielsen Tømmerhdl.
Tælast — Bygningsartikler
Østerbro 75, Aalborg Tlf. 314 (3 Linier)

Søren Boelsmand og Søn
Tømrermestre og Maskinsnedkeri
Petersborgvej 15, Aalborg Tlf. 5345 - 8480

Aalborg Eksportkompagni
Aktieselskab
Østerbro 40, Tlf. 2493 Jyllandsgade 13, Tlf. 3975

Hjalmar Wendelboe
Manufaktur en gros
Aalborg

Eiler Larsen & Co.
Automobillakereri
Aalborg, Knudsgade 3 Tlf. 4946

Reserveret F. J. M.

Blindes Arbejde ½
Nørregade 9, Aalborg Tlf. 4257

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 Amtstidendes«.

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 østvendt 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 stredes 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-



Stf. 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.

Østvendt syssel 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 herefter 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 Nibe-banen, 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 besørger 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.«

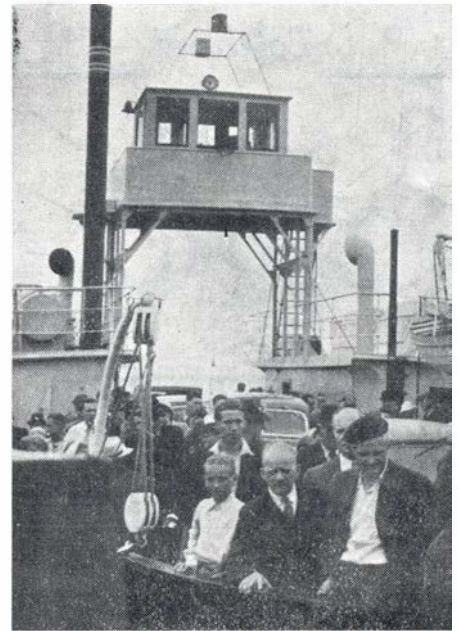
Løvrigt mener han, at det er lige hårdt nok at være alene mand i et sådant tog, når man ikke mere er helt ung og har gjort tjeneste i 35 år, og heri kan jeg kun give ham ret — men konkurrencen er jo hård fra bilerne nu igen, og lønningsbudgettet er stort.

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 Fjertritslevbanen, og nu får jeg mit ønske opfyldt om at komme ud at køre med »lyntog«, d. v. s. de berømte skinnebusser.

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 skinnebusseren 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.



ESTERGAARD

S. S. ØSTERGAARD

Eksport . Slagteriprodukter

Import

Renseri . Sorteranstalt

SKELHØJE - TELEFON 19

Toftlund



MARGARINE

Forlang den kendte Margarine fra
Toftlund Margarinefabrik

*

Aalborg

A. Marklund & Co.

Frukt, Grønsager, Kartofler
en gros
Østerbro 37, Aalborg, Tlf. 7690

H. Thomsen Blomsterforretning

Blomsterdekorationer - Kranse
Vestergade 11, Nørresundby
Tlf. 4494

Chr. V. Lind

Frukt en gros
Aalborg

Andersen & Petersen

Ingeniører - Entreprenører
Udfører Arbejder for DSB
Haderslev og Mommark
Østeraa 23, Aalborg, Tlf. 9508

Aalborg Galvano-Industri

v. E. Larsen
Aagade 25, Aalborg, Tlf. 6262

B. Bech's Salatfabrik

Annebergvej 14, Aalborg
Tlf. 1802 - 4432

A. Bjerregaard

Polstermøbelfabrik
St. Blichersgade 1, Aalborg
Tlf. 3396

Teglværker

Graasten Teglværk

Telefon 1118 - 1119
Røseler-Dæk - Falstagsten
Røde og gule haandstrøgne
Vingetagsten
Røde, ru Maskinsten - Rygsten
Flammede Sten - Drænrør

Lyngsodde og Skærup Teglværker

Prima røde Drænrør i alle
Dimensioner
Tlf. Erritsø 3 — Tlf. Skærup 25

Stenbrud- og Skærve- fabrik Nørre Smedeby ½

Vilsbæk pr. Kliplev
Tlf. Kliplev 8716

*

Hampen

Emballagefabriken Ravnsbo

S. Ravn & Søn
Alt i Træemballage
Hampen St. - Tlf. Hampen 13

*

Tinglev

Th. Th. Nielsen

Korn — Kunstgødning
Mølleri, Frø- og Kulhandel
Leverandør til DSB
Tinglev, Tlf. 4005

S. Lange

Snedkermester
Fremstilling af alle Slags Møbler
Leverandør til DSB
Tinglev, Tlf. 4129

J. C. Brendstrup

Værksted- og Bygnings-
blikkenslageri
Centralvarme — Sanitet
Leverandør til DSB
Tinglev, Tlf. 4013

Frederikshavn

S. Schou's Eftf.

E. Falberg
1. Kl. Bageri og Konditori
Gl. Torv 5, Frederikshavn
Tlf. 481

*

Vejle

DANSK-HOLLANDSK FILEFABRIK VEJLE

Vestergade 33 Tlf. 3161
Ophugning af File. — Slibning af alt
Skæreværktøj.

Strandgades Bageri

er Stedet for de bedste kager.
Ring og bestil til Selskab og fest.
Strandgade 19, Vejle, Tlf. 1191
K. Andersen.

Restaurant »Rico«

Nørretorv, Vejle
Tlf. 1856

Vejle Vinduespolering

A. Petersen
Valløesgade 7, Vejle, Tlf. 2526
Udfører Arbejde ved DSB

*

Lydum



A-B-C Bronze Tætningliste-Fabriken

Lydum pr. Tistrup, Tlf. Lydum 12
Forhandlere:
Aalborg: Dybølsgade 6, Tlf. 7336
Aarhus: Marstrandsg. 7, « 531
Esbjerg: Nørregade 3, « 2516
Horsens: Borgmesterv. 1 « 2237
Kbhvn.: Gothersg. 107, C.11658

Jernbane-Bladet



Redaktion og ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)

Bernhard Bangs Alle 39, København F.

Telefon Fasan 4091

Udkommer een gang om måneden.

Abonnement 3 kr. årlig.

Girokonto 60082

MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

Ducør for god service!

Jernbanearbejder H. Johannesen, Vanløse st., fandt for nogen tid siden en aften ved 23-tiden en dametaske i et tomt tog fra Frederikssund. Johannesen bragte tasken til stationens kontor, hvor det ved eftersyn viste sig, at tasken indeholdt ca. 662 kr.

Da der ikke blev ydet noget i findeløn ved taskens afhentning, har Jernbane-Bladet ydet den ærlige finder en ducør på 25 kroner.

★

På gaven foranledning

Medd. 149 gør opmærksom på, at adgangen til frirejser på udenlandske jernbaner er baseret på gensidighedsprincippet, og som følge deraf finder man det uforsvarligt at rette henvendelse om frirejse til tyske jernbaner, da disse baners personale ikke foreløbig kan gøre brug af gensidigheden.

Dette er et såre honnet og fornuftigt synspunkt. Men det viser, at man har glemte, at tyskerne har taget forskud på gensidigheden i så høj grad, at vi aldrig kan drømme om noget tilsvarende.

l.

★

Week-end-ferie

Week-end-ferie. — Ordet er måske uforståeligt og bliver næppe bedre, hvis man skriver week-endferie eller weekend-ferie, og dog betyder det noget temmelig betydningsfuldt.

Alle almindelige, ordentlige mennesker holder jo nu til dags sommerferie foruden juleferie, påske- og pinseferie, desuden holder man fri hver lørdag eftermiddag,

dette er altsammen i sin orden, da det selvfølgelig gælder om at bestille så lidt som muligt, når man får lige meget for det.

Der er imidlertid en del mennesker, som på grund af deres arbejdes art er dårligere stillet end folk i almindelighed med hensyn til ferie og frihed. Det gælder blandt andre jernbane- og sporvejsfunktionærer. Da sådanne virksomheder ikke må standses, kan personalet ikke holde sommerferie i den gode sommertid, men må have ferietiden udstrakt over hele året. Ferie i højtiderne kan der slet ikke blive tale om, og da man ikke som andre har fri hver søndag, er der heller ikke noget, som hedder week-end. Ganske vist får personalet lige så mange årlige fridage som andre, men det er alligevel forfordelt, det er jo nu engang ikke ligegyldigt, om man har fri juledag eller f. eks. onsdag den 16. jan.

I forståelse af disse forhold har man indenfor en del kommuner søgt at råde bod på miseren og gøre ret og skel ved at give det personale, som ikke regelmæssigt har fri om søndagen og week-end lørdag eftermiddag, en ekstra ferie på 8 dage. Dette er week-end-ferie. Det ville være rimeligt, om man inden for jernbanerne indførte en tilsvarende ordning.

d.

★

Således gør man i Rusland -

Man er tilbøjelig til at trække på skuldrene, når man hører om fremskridt og opfindelser i Rusland, men det skal man nu ikke, der er ikke noget i vejen for, at man der i visse retninger kan være nået videre end andre steder. Nu har man der konstrueret en ny type personvogne, hvor sæderne i den ene side af kupeerne er closetter, og når man nu ved, at rejsende ynder at opholde sig på toiletterne, og har set, hvorledes man står i kø for at komme ind på disse, må man uvilkårligt indrømme, at man her har noget at lære. Tænk hvilken bekvemmelighed, bare at kunne skifte plads med den, der sidder lige over for en i stedet for at skulle stå i kø foran en toiledør ude i korridoren.

h.

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



Hjem fra landet.

Som en kile af lyd midt i togets bulder man hører en sær hurlumhej ... Og der i vinduerne, skulder ved skulder de råber og vinker til mig.

Der er børnene ovre fra Jylland og fyn, og hvor ellers de kommer fra ... Og turen fra Glostrup og ind til by'n er eet eneste langt hurra ...

For vel var der dejligt derude på landet og svært at forlade — jovist ... Haven og marken, stranden med sandet, og nu hjem til et hummer på en kvist!

Men herhjemme er nu engang mor og far, og det er nok ved tanken om dem, de så ivrigt hurraende turen ta'r ind over Sjælland og — hjem!

Vi smiler i farten, mens hurraet runger, så glade vi ta'r dem i favn: Velkommen hjem da, I solbrændte unger, velkommen til København!

Og stille, taknemlig jeg sender en tanke til de tusinde landbohjem, der tog imod dem, så de solbrændte, ranke mod vinteren trygt kan se frem ...

Og storbyens gader får ny accent (og ikke som dengang — af tysk) men en genlyd af fynboens glade sang og af bredt og drævende jydsk!

cafd.

★

Ud med DSB —

Under devisen »Ud med DSB — og så til fods« udarbejder statsbanernes reklameafdeling nu en brochure, der i et meget stort oplag gratis fordeles til alle fodsportsinteresserede statsbanekunder. Brochuren skal indeholde omkring en snes fodture i Nord- og Sydsjælland baseret på, at man kan tage ud til en station og vende hjem over en anden efter traveturen. F. eks. med nordbanen til

½ Randers Svineslagteri

Randers

Tlf. 3855 og 3856

Hjørring Andelsmejeri

Hjørring

Tlf. 285

Fabriken »Karna«

v. H. Krogsøe

Husholdnings- og Toiletartikl - Parfumeri- og Frisørartikl.
Jernbanegade 6, Randers

Tlf. 3315

Jens Mikkelsen's Maskinfabrik

Hjørring

Tlf. 598

Entreprenør J. C. Jensen, Randers

Sten . Grus . Mørtel . Beton

Randers

Tlf. 31

Tik — Tak

v. Erik Hyttel - Urmager - exam. Optiker

Østergade 4 b, Hjørring

Tlf. 697

Ths. Sørensen & Sønner

Murermestre og Vognmænd

Randers, Kontor: Nr. Boulevard 28 Telefoner 4207-3287

Aksel Niensens Eftf.

v. Jens Nielsen

Børsen, Hjørring

Tlf. 54 - 1450

C. Breede & Søn

Entreprenørforretning

Randers, Sct. Mortensgade 4

Telf. 424 - 1124

Benyt

TAXA

Frederikshavn

Tlf. 516

Naar Arffmanns Navn paa Etiketten staar —
er det Danmarks kraftigste Sennep De faar!**E. Arffmann Sennepfabrik**

Randers, Rosenørnsgade 12 . Telefon 266

Frederikshavns Dampbageri

H. J. Rønnov

Frederikshavn, Søndergade 124

Tlf. 253

Randers Kanin- og Fjerkræslagteri

K. I. Christensen

Vorup, Randers

Telefon 3124

Andelsmejeriet »Fladstrand«

Bestyrer Rudolf Grey

1. Kl. Mejeriprodukter

Frederikshavn, Søndergade 24

Tlf. 205

H. Becker & Co. ¼

Maskinfabrik

Dronningborg, Randers

Tlf. 2622 - 2623

Ove Jensen

Aut. Gas- og Vandmester - Blikkenslager - Varmeinstall.

Udfører Arbejder for DSB

Danmarksgade 7, Frederikshavn

Tlf. 29

S. Christoffersen & Co.

Stevedores

Randers

Tlf. 2663

Frederikshavn Fragtmadscentral ¼

Kirkepladsen, Frederikshavn

Tlf. 1600

Nordjysk Metal-Industri

Amalievej 3, Nørresundby

Tlf. 9102

Maskinfabriken Lindholm

A. E. Knudsen

Nørresundby

Tlf. Aalborg 3121

Nørresundby Brøndanstalt

A. Bach og Søn

Telefon 1100

A. Justesen

Murermester - Entreprenør

Udfører Arbejder for DSB

Vesteraa 17, Aalborg

Tlf. 1919

Holte, tur til Springforbi og hjem herfra, o. s. v.

Til samtlige ture hører et generalstabskort og en kort anvisning på vejen og dens seværdigheder — og DSB garanterer for, at turene er rigtigt tilrettelagt. En statsbanemand har på sine personlige fødder gennemvandet alle ruterne!

★

Helsingør-overfarten.

Medens rekorden for overfartens pasagerantal på en almindelig hverdag i fjor lå på ca. 11.000, ligger tallet i år på 13.000. Antal færgeture er i år udvidet fra 42 til 50.

★

Alvorlig dom.

Den 4. juni ved 24-tiden påkørte en spirituspåvirket bilist bommene ved over-skæringen på Aarhusvej i Grenaa. Dommen er nu faldet: 10 dages hæfte og fratagelse af kørekortet i 6 mdr. samt en erstatning på 600 kr. til DSB for de ødelagte bomme.

★

DSB-rutebilerne.

DSB's rutebilnet spænder nu over 3700 kilometer landevej, medens skinnevejen er opgjort til 2442 kilometer, og rutebilparken er nu nået op over 400 køretøjer. Den længste af ruterne er stadig København-Stege på 104 km.

★

Togbetjent overfaldet.

Togbetjent Johs. W. Ostensen, Esbjerg, blev for nogen tid siden overfaldet med knytnæveslag i ansigtet af en møbelpolstrer på Bramminge station, fordi han afkrævede manden en hurtigtogsbillet. Ved ankomsten til Bramminge forsøgte manden, der var beruset, at stå ud til den modsatte side af perronen, hvorfor Ostensen greb fat i manden, der satte sig til modværge, hvorunder Ostensen fik næsen slået i stykker. Ostensen har ved retten krævet en erstatning på 1028 kr., og DSB kræver 359 kr. for togbetjentens sygedage.

Vinding Savværk

Alt i Emballage - Spc. Fiskeemballage
Vinding St. Tlf. 36 - 40

Kværulanten spørger



Hvorfor er Nørreport — til gene for toggangen og stor udgift — udstyret som station, da dens nødvendige funktion kun er som trinbrædt og billetsalgssted?

— — —

Mon ikke det er rigtigt, at rejsetiden mellem København og landets fjerneste egne kunne forkortes med en time uden at forøge kørehastigheden, når bare man lod være med at kludre?

— — —

Når det har vist sig nødvendigt at reklamere i presse og radio for stærkere benyttelse af F-toget fra Kh. kl. 7,22, idet toget kører halvtomt over Sjælland, kan årsagen til den svigtende benyttelse af toget vist hurtigt forklares derved, at der kræves adgangsbillet for rejsende fra Kh, men ikke for rejsende fra det øvrige land. De rejsende sidestiller sikkert besværet med at skaffe disse adgangsbilletter med pladsbilletter til lyntog.

— — —

Hvorfor så ikke straks ophæve bestemmelsen om adgangsbilletter til dette tog, og hvorfor afvises rejsende uden adgangsbillet af billetkontrollen på Kh, når det vides, at toget kører halvtomt?

— — —

Da vi nu har fået en lommekøreplan, der er påtrykt »Togplan«, og det er vel også det mest naturlige for publikum, bør togplanerne snarest ændres til: *Befordringsplan*.

— — —

Ville det ikke snart være formålstjenligt at ophæve bestemmelsen om, at lokale rejsende fra Roskilde til København kan benytte hurtigtogene uden hurtigtogsbillet. Det er ganske vist en meget gammel bestemmelse; men tiden må åbenbart være vokset den over hovedet efter alt det avisskriveri og det daglige vrøvl og kværuleren, som togpersonale er udsat for og har været det i de seneste år.

H. F. N.



Dræbte:

Stationsforstander Kraghs 2-årige datter er afgået ved døden efter at være blevet påkørt den 27. juni af en skinnebus på Vesløs station. Den lille pige legede på stationen og var kommet ud i sporet, da skinnebussen kom. Faderen forsøgte at få datteren væk, men nåede det ikke.

— — —

Natten mellem den 27. og 28. juni fandtes en mand dræbt af toget mellem Horsens og Vejle. Personalet på et tog, som kørte nord på, opdagede et menneske på det modsatte spor og underrettede Daugaard station. Ved politiets undersøgelser konstateredes det, at et tog, som havde passeret Vejle kl. 12,02, havde påkørt manden, — der blev fundet blodpletter på dette togs loko.

— — —

Den 2. juli påkørte og dræbte »Skandinaviens-ekspress« en 59-årig kvinde i nærheden af Sorø. Hun gik over banelinien for at komme til en have, som lå på modsat side, og har så ikke bemærket toget.

— — —

Da tog 1094 den 17. juli passerede via-dukten ved Hjulby st., sprang en mand ud foran toget. Motorføreren søgte at standse toget, men dette var umuligt, da farten var ca. 100 km. Manden var dræbt på stedet.

★

Tilskadekomne:

Under arbejdet med svellestoppemaskinen den 9. juli på strækningen mellem Hillerød og Fredensborg er banearbejder H. P. Christensen, København, kommen til skade. Christensen var så uheldig at få sin venstre fod ind under maskinen, som har en trykkraft på 8 ton. På hospitalet konstaterede man, at der ikke var noget brud, men at en fodrødsknogle var blevet forskubbet.

Hjørring**Svend Jensen**

Slagtermester
Bryggersgade 2, Hjørring
Telefon 908

**Betonvarefabriken
»Godthaab«**

Johs. Hansen & Søn
Hjørring, Telf. 256

Sørensen & Borch

Østergade 13, Hjørring
Tlf. 1031 — 1495

★

Fredericia**Vesterbros Skræderi**

Louis Hansen,
Vesterbrogade 14, Fredericia,
Tlf. 1753

Husk

Bageriet Thorsvej

Fredericia
Specialitet: Fødselsdagskringler
O. WORM, Tlf. 1197

Benyt

DSB Dragerne

Fredericia
Al kørsel udføres med lastbiler,
motorcykler eller hestekøretøj.
Hurtig og reel behandling.
Chr. Jørgensen, Tlf. 1563

Møllers Hotel

anbefaler sit 1. kl. køkken, hyg-
gelige omgivelser, alt til rime-
lige priser.
Oldenborggade 16, Fredericia,
Tlf. 314

Kollega! Husk!

Naar det gælder Farver, Tape-
ter, Bonevox, Olie, Pensler m.m.
da faas de bedste Kvaliteter hos
din Kollega
H. KLOSTER, Vesterbrogade 12
Fredericia.

Østjydsk Auto-Service

P. Jacobsen
6. Julivej 6, Fredericia, Tlf. 973

Odense**Automobil-Sadelmager**

Emil Jensen
Leverandør til DSB-Rutebiler
Pjentedamsgade 21, Odense
Tlf. 5920
Værksted: De forenede Auto-
mobilfabriker

Uhre — Optik

J. Knudsen
Kongensgade 62, Odense
Tlf. 1831

Tips Cafeen

Restaurant - Bar
Byens mest moderne
1. Kl. Køkken
Oline Larsen
Torvegade 9, Odense, Tlf. 7044

**Lad Fagmanden ordne
Deres Garderobe**

Rensetøj leveres paa faa Dage.
Tøj til Pletrensning og Presning
fra Morgen til Aften.
OLAF THRANE
Farveri og kemisk Tøjrensning
Odense, Vesterbro 80, Tlf. 11392
Hørdumsgade 41

Blomsterhallen

Hans Hansen
Kongensgade 71, Odense
Tlf. 6291
ved Banegaarden og Rutebilst.
Udvalg i grønne Planter, Deko-
rationer, Kranse, Brudebuketter

★

Abonnement på
JERNBANE-BLADET
kun 3 kr. årligt

Randers**Anton Jensen ½**

Manufaktur - Trikotage
Houmeden 7, Randers, Tlf. 2519

Adolph Andersens Eftf.

Skibsmægler Finn Torp
Stemannsgade 1, Randers
Tlf. 70 - 71 — Rigstlf. 9
Telegram-Adr.: Broker

**Gasmaalersfabriken
Edras**

Gl. Hobrovej, Randers, Tlf. 2646

★

Tarm**Hans Sørensens
Maskinfabrik**

Specialitet: Centralvarmekomfu-
ret »GIDIO«
Alt i Jernkonstruktioner, Maskin-
arbejde, Varmtvands- og Luft-
trykbeholdere, Oliekanter.
Saavel Motorer som
andre Maskiner repareres.
Svejsarbejde med Autogen og
elektrisk Svejsning baade ude
og hjemme.
Tarm St. — Tlf. 114

**Skjern Motor Compagni**

Bredgade 3, Skjern, Tlf. 182
M. OLSEN
Aut. Ford Forhandler og
Reparationer.
Tarm, Tlf. 67 - 107

H. Sønderby & Co.

Møllesten- og Maskinfabrik
Tarm, Tlf. 16—34

R. MØLLER LARSEN & SØNNER
MALERMESTRE · FALSTERSGADE 8 · TLF. 3904 OG 6732

På Roskilde station påkørte et rangerloko den 2. juli kl. 5 om morgenen en officiant. Officianten afventede et tog til København og havde siddet på en bänk og blundet. Han har sandsynligvis ikke helt fået søvnen ud af øjnene, for da han rejste sig og gik hen til perronkanten, har han ikke bemærket maskinen og er rimeligvis blevet forskrækket, da føreren fløjtede. Han faldt ned i sporet, men havde åndsnærværelse til at trykke sig ind til perronkanten. Han blev i ambulancen kørt til sygehuset, hvor han fik amputeret storetåen og den efterfølgende tå. Den næste tå håber man at kunne redde.

En 56-årig ekstraarbejder, Christian Valdemar Hjarso, Køge, er den 15. juli ved 21-tiden blevet påkørt af toget ved baneoverskæringen på Slagterivej. Det var ret mørkt, og føreren af motortoget bemærkede ikke Hjarso.

Hjarso fik kraniebrud og muligvis brud på rygsojlen foruden alvorlige kvæstelser i hovedet.

Den 18. juli blev vognopsynsmand N. C. Mikkelsen påkørt af S-toget på hovedbanegårdens perron 6. Et af S-togets trinbrætter havde ramt Mikkelsen i baghovedet, og han pådrog sig åbent kraniebrud.

Den 21. juli blev portør Adelman Nielsen påkørt af et loko på Københavns Godsbanegård. Nielsen var på vej hjem og cyklede hen mod bygning B. (Carlo) og ville herfra bære cyklen over sporene for derfra at komme ud på Enghavevej. Han har ikke bemærket, at et loko var på vej, dette ramte cyklen, hvorved Nielsebrud. Nielsen er senere afgået ved døden.

Den 24. juli kom overportør Carl P. S. Sørensen til skade på Nørrebro station. Han blev klemt mellem en gaffeltruck og en træstolpe og måtte føres til Bispebjerg hospital.

Under rangering den 25. juli paa Skjern station kørte et loko med en togstamme på 5 fuldt lastede godsvogne ind i Skjern gasværks kulhus. En gasværksarbejder stod ved huset og var formentlig ved at efterse nogle rør. Han blev begrævet under de nedstyrtende murbrokker fra muren, da maskinen med stor kraft tørnede mod muren, som væltede, og maskinen kom til at stå helt inde i kulhuset.

Mindre uheld:

Da tog 945 befandt sig mellem Støvring og Ellidshøj den 28. juni, opdagede man, at der var ild i en første klasses personvogn. Toget standsede ved Ellidshøj station, og her måtte man udsætte vognen. Toget blev forsinket ca. 15 minutter.

Den 26. juni skete et mærkeligt uheld på Mommarkfærge. Efter at bilerne var kørt ombord, ventede man 2 godsvogne, som skulle overføres til Faaborg. Imidlertid rangerede man 3 vogne om bord med det resultat, at fem biler blev trykket op i hinanden, og der skete stor materiel skade. Der vil uden tvivl blive tale om ret store erstatningsbeløb.

En læser har til Næstved Tidende beklaget sig over en forsinkelse på 50 minutter, som tog 869 havde den 14. juli. Motorvognen kunne ikke trække toget på grund af motorskade, og der blev rekvireret hjælpetog. Da hjælpetoget ankom, læssede man gods om og anmodede de rejsende om at skifte, da man ikke mente at kunne forsvare at trække den dårlige vogn fra Lov, hvor uheldet skete, og til Nyk. F. og tilbage igen, da vognen skulle repareres i Næstved.

Vejle-Vandel-Grindsted-banen var den 16. juli ude for et uheld, der bragte nogen forstyrrelse i toggangen. Da tog 2 (skinnebus) var i Randbøl, fik dette motorstop og kunne ikke køre videre, og fejlen kunne ikke findes. De rejsende måtte befordres videre i biler, men posten måtte vente til hjælpetog nåede frem fra Vejle, og denne blev forsinket ca. 1½ time.

Den 18. juli udbrod der brand i tog 315, da dette holdt på Taastrup station. Personalet søgte at kvæle ilden med skumsprøjte, men ilden havde da raseret så meget, at vognen måtte udsættes. Dette

bevirkede, at lyntog »Limfjorden« måtte standse i Taastrup og Hedehusene for at optage rejsende, som skulle have været med dette fra Roskilde. Rejsende uden lyntogsbilletter måtte afvente rutebiler fra Roskilde, som førte dem videre til Hedehusene og Roskilde med ca. 1 times forsinkelse.

Den 19. juli blev den gennemgående trafik over Fyn forsinket ca. 1½ time på grund af et uheld på Marslev station. Tog 54, som bl. a. havde ca. 100 slesvigske børn til strækningen Odense-Nyborg, var en del forsinket og skulle overhales i Marslev. Toget rangeredes ind på et sidespor, men på vej hertil påkørtes en vogn, som ikke var sporfri, og vognen væltede, således at såvel hovedspor som sidespor blev spærret.

Den 23. juli var lyntog »Vesterhavet« ca. 9 kvarter forsinket til København. Forsinkelsen skyldtes uorden i togets luftbremse.

Da tog 251 den 23. juli skulle standse ved Lejre station, knækkede en trækstang og en faretruende situation opstod. Toget var overfyldt, og mange rejsende stod på de åbne platforme. Ingen mennesker kom dog til skade ved uheldet.

Kertemindebanens tog 107 var den 24. juli ude for et alvorligt uheld. Da toget befandt sig mellem Kølstrup og Trellerup, opstod der ild i motorvognen. Ingen mennesker kom tilskade, men den materielle skade er på ca. ¼ mill. kr.

Den 25. juli kl. ca. 22,15 skete der et togsammenstød mellem Dybvadbro og Ferup st. på Troldhede-banen. Ordinært skal krydsningen mellem togene 213 og 214, der begge er motortog, foregå på Dybvadbro st., men da der ingen krydsningsspor er på stationen, foregår krydsningen på den måde, at først ankomne tog efter ank. rangeres ind på læssesporret. Tog 214 ankom først til stationen, og efter at de rejsende og gods var kommen ud, gik toget tilbage og skiftede sporskiftet til læssesporret, og fløjtede derefter toget tilbage. På en uforklarlig måde må motorføreren for 214 have misforstået signalet og forglemt, at krydsningen skulle finde sted. Han satte toget i gang og kørte ud af strækningen imod Ferup, hvorfra tog 213 skulle komme. Strækningen mellem de to stationer er hovedsagelig store udgravninger og meget kurvet spor, så udsigten er derfor meget dårlig,

Maison des Fleurs

Bazarbygningen
ved Østerport
Telefon Palæ 3228
E. Krog

✕
Buketter, Kranse
og Dekorationer

Leverandør til D. S. B.



de to tog opdagede først hinanden, da de var ganske nær, men nåede dog at få bremsset op, så sammenstødet blev ret svagt. De rejsende slap med mindre knubs og rifter, hvorimod begge motorvogne blev en del beskadiget.

Politiet kom tilstede, og motorføreren for tog 214 blev taget med til spiritusprøve. M. A.

Da tog 1361 den 24. juli skulle rangere på Gørding station skete et uheld på grund af et forkert sporskifte. En personvogn med mange rejsende væltede, og motorvognen fik afsporet et hjulpar. Der skete stor materiel skade, men ingen mennesker kom til skade. Et hjælpetog fra Esbjerg førte de rejsende videre med ca. 1½ times forsinkelse.

Tog 167 på Thyregod-banen påkørte d. 3. juli 3 kreaturer i kurven mellem Uldum og Ølholm. Motorvognen blev afsporet og væltede, men ingen mennesker kom til skade. Først kl. 3 morgen havde man banen fri igen.

Under et tordennejr den 29. juli slog lynet ned i de elektriske køretråde i den sydlige ende af Hellerup st. Køretrådene brændte over, og den elektriske toggang mellem Hellerup og Østerport og Hellerup-Vanløse var afbrudt i flere timer, indtil ledningsnettet var repareret.

Biler mod tog.

Den 26. juni påkørte toget en lastbil på St. Merløse station. Føreren af bilen nåede at komme så langt over, at kun bagenden af bilen blev ødelagt. Chaufføren slap fra uheldet, men en lille dreng, han havde i førerhuset, fik nogle mindre skrammer.

Mandag den 4. juli påkørte et rangerloko en kølebil på Esbjerg havn. Køle-bilen blev fuldstændig splintret. I bilens førerhus befandt sig chaufføren og dennes søn, begge slap med overfladiske læsioner. Skylden i uheldet var chaufføren, som kørte med for stærk fart.

Den 6. juli kolliderede Odsherredsbanens skinnebus med en lastbil ved over-skæringen mellem Asnæs og Grevinge. Skinnebussens sider blev revet op, og bilens forparti blev fuldstændig knust. Ingen mennesker kom til skade. Uheldet skyldes, at der ingen lysblink findes ved denne overkørsel.



Vraa st.

Trafikkontrolør C. F. Beyer, Horsens G, er udnævnt til stationsforstander ved Vraa st., hvor stfst. H. L. V. Ehlers har søgt afsked på gr. af alder (68 år).

Dødsfald.

Stationsforst. J. P. J. Uhrenfeldt, Ejby, 66 år.

Stationsforst. H. I. Windfeld Hansen, Ikast, 68 år.

Trafikkontrolør Anker E. Henningsen, G & Skt, 69 år.

Trafikekspedient K. K. Hansen, Ellidshøj, 53 år.

Pens. togfører M. Wanger, Aarhus, 68 år.

Lokofører Axel Andersen, Korsør, 59 år.

Pens. togfører L. J. Noe, Esbjerg, 68 år.
Pens. lokfører E. C. Harvig, Godsbgd. 68 år.

Baneingeniør N. P. Reesen, Steenstrup, 1. distrikt, 63 år.

Humørpillen

Ved Attrupkær trinbræt på Ebeltuft-Tustrup banen var vingen hejst som tegn på, at der var rejsende at optage. På perronen stod en enlig landmand med en enlig buket blomster i favnen. Toget stand-sede, og da manden ikke gjorde tegn til at stige på toget, spurgte togføreren om, han ikke skulle med toget.

— Nøj, sagde manden, a sku' bare si' om it Kræsten wa' mæ' togget, få så sku' han ha' di' hæ' blomster! Togføreren blev selvfølgelig noget benovet og sagde:

— Ka' du ikke se, det er et tog, mand? og han råbte ind i vognen:

— Er Kræsten med?

Da ingen meldte sig, gav han afgang, og toget asede op ad bakken mod Trustrup.

Et dansk produkt

P L A N O

UNIVERSAL-SKRUESTIK



Pris: kr. 148.—, ekskl. kæber

FABRIKATION OG SALG:

H. KRAUSE

KONGENS LYNGBY - TELEFON LYNGBY 1671

Magasin Pris

betyder nu meget som ingenlunde før!

Magasin Pris

det vil sige:

en bedre Kvalitet til Prisen

eller mindre Pris for samme Kvalitet!

Magasin
SKJØDT &
MOURITSEN

Tlf. 8283 (4 Linier)

Aalborg

Norvin & Larsen

Ingeniør og Entreprenørfirma

Jord-, Vej- og Kloakarbejde

Jernbeton - Fundering - Piloteringsarbejde

Udfører Arbejder for DSB

Jernbanegade 21, Aalborg

Telefon 8495

AKTIESELSKABET

KORN- OG FODERSTOF KOMPAGNIET

AALBORG

Korn — Foderstoffer — Gødning

Rigstelefon Nr. 6

Aktieselskabet

H. D. Springborg
Trævarefabrik

Vesterbro 25

Aalborg

Tlf. 108 - 3808

Af alle Forfriskninger er

AMA Is

den populæreste.

AMA Ispind
AMA Luxus
AMA Is i Bæger

TITAN

AKTIESELSKAB

AALBORG AFDELING

43, Dannebrogsgade

Tlf. 2141 — 7425

HUNO RASMUSSEN

INGENIØR · ENTREPRENØR

VESTERBRO 4 A · AALBORG

TEEFON 7773

Hobrovej 5, Aalborg

Telefon:

Aalborg 5600



MADS AMBY ^I/_s

Landbrugsmaskiner

Bader De?

Badning har et dobbelt Formaal:

Renselse og Sundhed!

Der er ingen Undskyldning
for de Mennesker, der berøver
sig selv den Nydelse, som
et godt Bad er!

AALBORG KOMMUNES BADEANSTALT

Andersen & Cordes A/S

Ingeniør-, Entreprenør- og Murerforretning

Poul Paghsgade 33 - Aalborg - Telefoner: 214-2871

H. Hein & Sønners Eftf. Motorfabrik

Strømmen St.

Randers

Den jydsk Trælastimport A/S Trælast og Tømmer

Randers

Tlf. 2389—2390

A/S Strømmen Maskinfabrik og Kedelsmedie

Randers

Grundlagt 1845

Tlf. 2752 fl. Ledn.

Amts-Arbejdsanvisningskontoret FREDERIKSPLADS - RANDERS

Gratis Arbejdsanvisning til
Landbrug, Haandværk, Industri og husligt Arbejde

Tlf. 2302

Aabent Kl. 8—17

Deder Andersen & Søn Træsko & Trævarefabrik

Adelgade 23, Randers

Tlf. 737



Strømmen

Randers

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. Forne- den: 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. Forne- den: Stfst. Christensen, Brovst, giver afgang til tgf. Kortegaard.

En af de første fortalere for banen var godsejer Sk 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.

