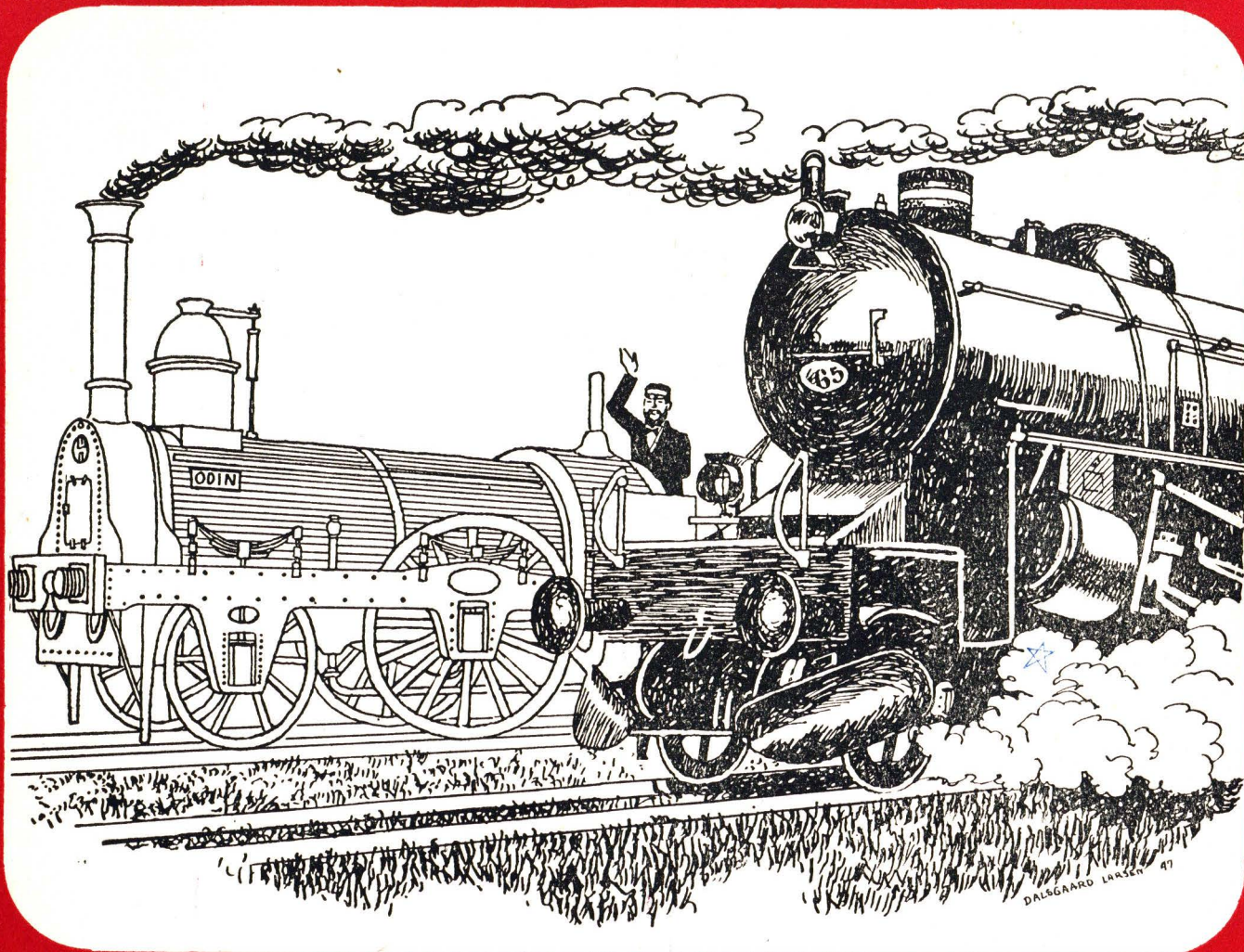


10 S 18



1000 AAR


JernbaneBladet



S. SEIDELIN

AKTIESELSKAB

GRUNDLAGT 1843

Manufaktur en gros

SKINDERGADE 7 . KØBENHAVN K . TELEFON CENTRAL 4045

1847

D. S. B.

1947

27. JUNI



Gamle Dage — ingen Hyl,
ingen Larm og Tumlen,
hele Landet kun Idyl,
allerhøjest lidt Rumlen
fra en Diligences Hjul
Paaske, Pinse og saa Jul.

Bonden drev paa sit Spand
ude bag ved Skoven,
hist i Øst Solens Brand,
Lærkesang foroven.
Ikke Spor af Røg at se,
heller ingen D. S. B.

Men en Dag blev der lagt
Skinner ned paa Jorden,
og Kong Volmers vilde Jagt
atter saa's i Norden,
medens Bonden angst slog Kors
for sig selv og Hus og Hors.

Røgen drev over Eng,
naar et Tog der iled,
en forbløffet Hyrdedreng
Øjet op da spiled'
og var nær af Marken rømt,
aldrig havde sligt han drømt.

Tiden gik — Dage fløj,
Skinnet straktes,
som nø't et grusomt Togets Røg
ikke mer betragtes.
Over blanke Skinnestreng
ager baade Mand og Dreng.

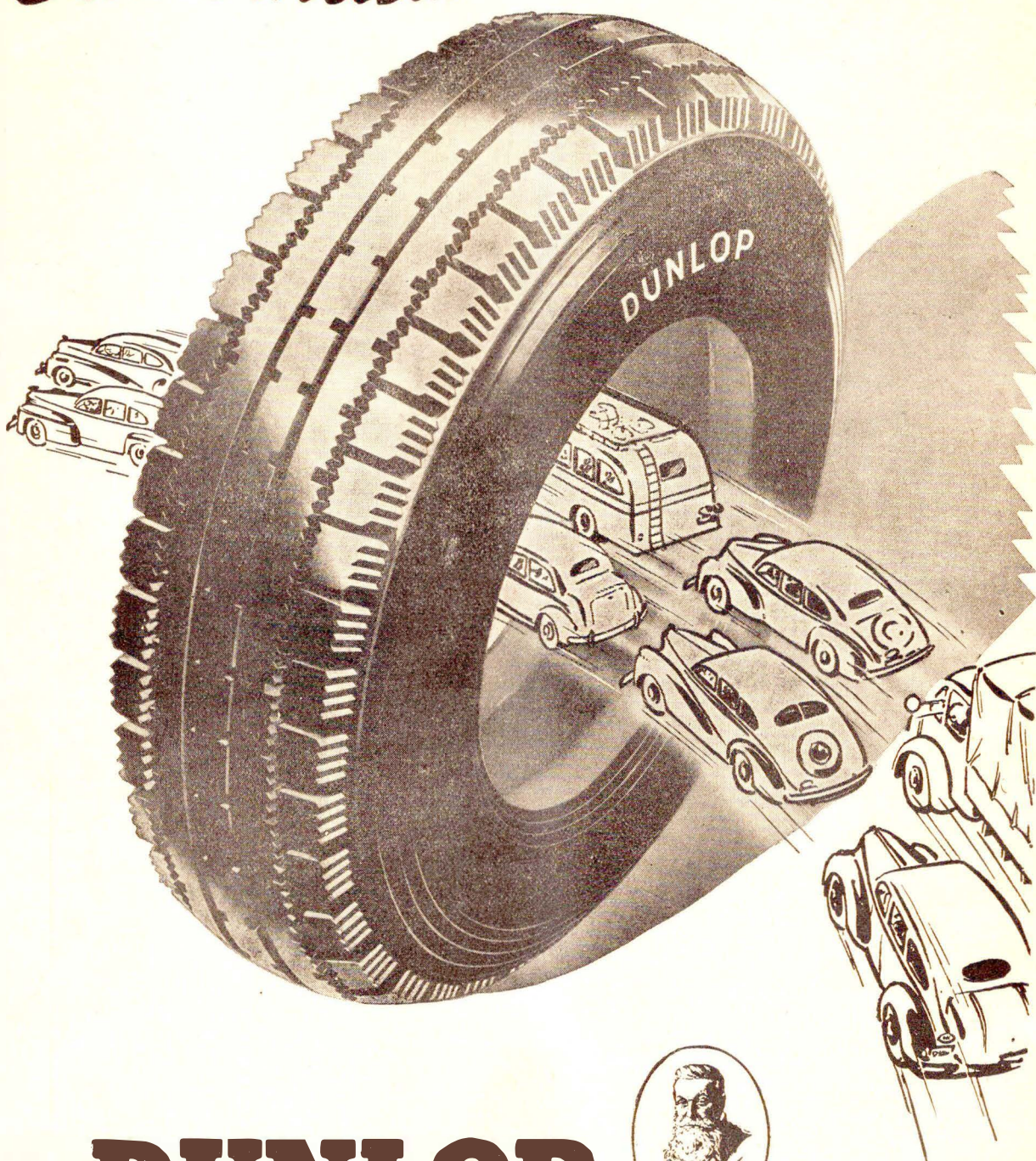
Bygtes op Danmarks Hus
i de svundne Dage,
over Sveller — Rullegrus
maatte Toget jage
bringe Varer Landet rundt,
vide ud vor Horisont.

Motortog — røde Lyn,
Slæbere saa lange
det er Dagliglivets Syn,
som kan Øjet fange
sige os, hvis vi kan se,
en Revy om D. S. B.

Hundred Aar er et Spand,
Skinnerne sig slynger
ogsaa ind i Fremtids Land
blanke Streng synger
om en Æra ny maaske
for det kære D. S. B.

CHRISTIAN HOUGAARD

*For større
Sikkerhed...*



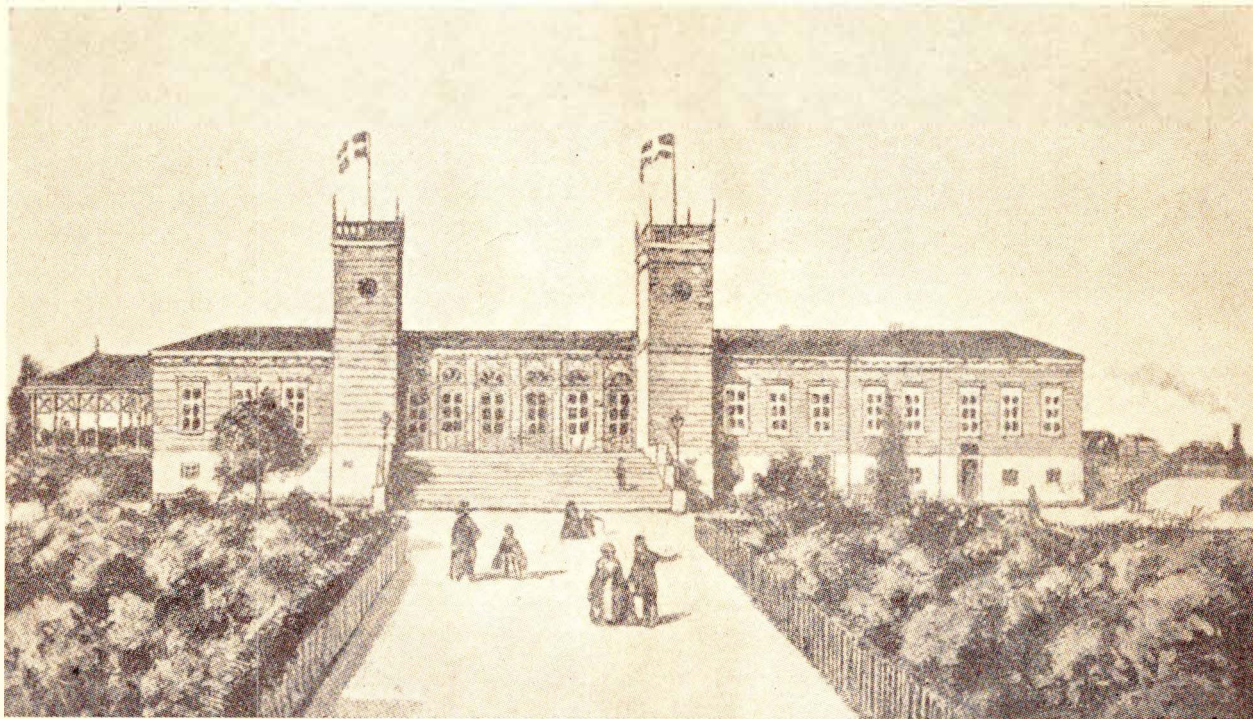
DUNLOP



INDREG. VAREMÆRKE

A/S DUNLOP RUBBER CO. - VENNEMINDEVEJ 30 - KØBENHAVN Ø.

Danmarks første Jernbanestrækning København-Roskilde fylder 100 Aar



Hovedbanegaarden 1847.

Naar man skriver, Danmarks første Jernbanestrækning fylder 100 Aar den 27. Juni 1947, er det ikke ganske korrekt, og naar man skriver, at DSB fylder 100 Aar, er det helt galt. Danmark har som bekendt haft meget større Land-omraader end som nu, og da den første Jernbane Altona-Kiel aabnedes i 1844, var denne Landsdel endnu under dansk Overhøjhed. Men naar vi holder os til det nuværende Danmark, bliver Strækningen København—Roskilde den første hundreaarige Jernbane i Danmark.

I Aaret 1801 fødtes den senere saa store danske Opfinder Søren Hjort, den Mand, som først fremsatte Tanken om en Jernbane paa Sjælland. Efter juridisk Eksamen 1821 blev han Godsforvalter ved Korsør. Hans Trang til at beskæf-

tige sig med mekaniske Problemer drev ham til København, hvor han tog Plads som Volontør og fik rig Lejlighed til at sætte sig ind i de nyeste Beretninger fra Udlandet om Dampmaskinen. Det var netop i de Aar, hvor den egentlige Grundlægger af Jernbaner Georg Stephenson havde konstrueret det første brugbare Lokomotiv.

I 1831 konstruerede Søren Hjort en Dampvogn til Kørsel paa almindelige Veje, og i 1834 tager han til Udlandet for rigtig at gøre sig bekendt med Jernbaner. Han kom nogle Aar efter atter tilbage til Danmark og blev nu Kammerskriver og Sekretær i Rentekammeret. Hans Interesse var dog stadig størst for Jernbanevæsenet, og i 1839 rejste han atter til England for at studere de nyeste Fremskridt paa Jernbaneomraadet, og da han atter

rejste hjem, var han klar over, at Lokomotivbaner var langt at foretrække for Landevejstog.

Han vendte derfor hjem med den faste Beslutning at vække sine københavnske Medborgeres Interesse for en Jernbane paa Sjælland.

Han var klar over, at skulde det lykkes, da gjaldt det først og fremmest om at faa opstillet en Beregning, der kunde paavise et økonomisk Udbytte.

Imedens han arbejdede med Tanken, kom han i Forbindelse med Chr. G. Schram, der var meget interesseret i Jernbaneanlægget. Dette var netop den Mand, som Søren Hjort havde Brug for. Han var nemlig i-Besiddelse af store agitatoriske Evner og var rede til at give sig i Kast med Opgaven. Resultatet blev, at der skulde anlægges en Jernbane fra Kbhvn. til

Roskilde. Nu gjaldt det blot at gribe Arbejdet rigtig an.

Søren Hjort skulde tage sig af den tekniske Del samt Omkostningerne ved Anlægget, medens Gustav Schram skulde opstille Indtægtssiden saa sandfærdig som mulig, saa at det kunde give et klart Udtryk for et økonomisk Udbytte for evt. Aktionærer, der endnu ikke var samlet.

Et lille Skrift »Jærnbane mellem Kbhvn. og Roskilde« blev udarbejdet. Det var paa 12 Sider og kostede (16 Skilling). I Bladet stod, at de aarlige Udgifter vilde andrage 50 pCt. af Indtægten, og det resterende vilde være og blive Over-skud. Et var at tale og skrive for Tanken om en Jærnbane, men et andet, der var mere vanskeligt, var at faa den fornødne Kapital, og denne kunde ikke være mindre end 1 Million Rdl., dersom der skulde have nødvendigt Materiel i Reserve.

Den Begejstring eller Interesse, som de Herrer havde ventet sig, at den lille »12-sidet Brochure skulde fremkalde, udeblev ganske til deres store Forbavselse. De sporede nærmest en yderst reserveret Kølighed overfor Planen. Folk mente, at Strækningen var for kort til at kunne forrente sig, og det var ganske meningsløst at benytte Lokomotiver som Trækkraft. Forøvrigt ansaa man det for meget tvivlsomt, om der kunde tilvejebringes en saa stor Kapital som 1 Million Rigsdaler, hvilket efter Datidens smaa Forhold var et svimlende stort Beløb.

I Tidsskrifter og Magasiner fremkom kritiske Udtalelser af Professor Ursin m. flere. Alt dette — samt den Række Dage fulde af Skuffelser, som nu fulgte — for Søren Hjort og Chr. Schram — de tidligere saa sejsrsikre Forslagsstillere — gjorde, at de stod overfor en ganske uindtagelig Mur.

Havde de endda haft Regeringen til at give Sagen sin Anbefaling, eller blot udtale Ønskeligheden af et Jærnbaneanlæg; men den var stum, og en Henvendelse til den var haabløs, og et Afslag derfra vilde være det samme som en Dødsdom over Foretagendet. Alt syntes at henligge i dyb Mørke, da der viste sig en Lysning i den agitatoriske Schrams Tanke: nemlig »Industriforeningen«. — Naturligvis maatte denne nystiftede Forening, hvis Formaal var at støtte og fremme Industrien, tage sig af denne kulturelle og samfundsbetydende Opgave.

Efter at Hjorth og Schram havde konfereret med flere af Bestyrelsesmedlemmerne og forholdt dem den store Opgave, som Industriforeningen ikke alene havde Magten, men ogsaa Pligten til at løse, indleverede de deres Forslag til Foreningen den 9. Januar 1841. Men Schram laa ikke paa den lade Side, medens Komiteen gav sig til at drøfte Forslaget. Den store oratoriske og agitatoriske Mand benyttede nu den Lejlighed, han her havde, ved at henvise til Industriforeningens Behandling af Sagen, og ved at gøre Propaganda for sin Plan. Han berammede derfor et Møde med alle Borgere i Roskilde, som han mente vilde have stor Interesse for Banen, og Mødet fandt Sted 27. Februar 1841. Her holdt Schram sit Foredrag om Banen, efter at han tidligere paa Dagen havde »bearbejdet« flere af dem, som han herefter haabede vilde støtte Sagen. Han fortalte, at det var ikke alene af Hensyn til Tiden, at Jærnbanen havde stor Betydning. Den vilde ogsaa betyde store Besparelser af Penge for Landmanden og Købmanden, og hvad angik Forrentningen af den store Kapital, som der var nødvendig til Anlægget, bad han Forsamlingen lægge Mærke til, hvor lavt han havde reg-

net, og han turde dristigt bede enhver anstille en Sammenligning mellem hans Beregning og den nylig publicerede holstenske Bane. Han sluttede sin Tale med følgende: »Blot alle og enhver vilde indskyde smaa Beløb f. Eks. 10 Rdl. for hver Aktie paa 100 Rdl. maanedlig i 10 Maaneder, vilde der kun gaa ca. 2 Aar, og Millionen var sikret.

Gustav Schrams farverige Fremtidsperspektiver havde ikke grebet Tilhørerne, Resultatet ses bedst efter den Tilslutning, som den senere fremkomne Indbydelse til Aktietegning i Roskilde viste, kun 2 Aktionærer med tilsammen 3 Aktier à 400 Kroner. Imidlertid overværede Hjorth og Schram samt Mænd fra Roskilde og Omegn et Møde i Handelskomiteen den 24. Marts 1841. Her blev man til Slut enige om — som et Skridt til Sagens Fremme — at anmode Regeringen om, at der for offentlig Regning maatte blive foretaget de nødvendige foreløbige Undersøgelser for at bestemme Banens Retning m.m.

Den almindelige Stemning paa Mødet var imidlertid køligere for Sagen, end hvad Schram havde ønsket, og det af ham udarbejdede Andragende blev til stor Skuffelse for ham ændret. Dette blev dog, vistnok til stor Overraskelse for flere af Underskriverne, imødekomne, idet Regeringen med Christian den 8des Bevaagenhed for Sagen bevilgede 1000 Rigsdaler til Forundersøgelser. Nu mente man, at Regeringens Interesse for Sagen var vakt, og Haabet om en Ekspropriationslov var vakt, men det viste sig, at man havde set for lyst paa Regeringens Velvilje, og at denne ingen Anledning fandt til at fremsætte et saadant Lovforslag.

I December 1841 blev der i Industriforeningen forevist en af Urmager Schou fremstillet Model af et Lokomotiv, der ved Damp sattes



Saaledes forestillede Befolkningen sig, det vilde gaa naar Banen skulde udstikkes.

i Bevægelse paa en lille Cirkel-Bane. Søren Hjorth havde givet Schou alle Anvisninger, og flere, der var Tilhængere af Schrams ukuelige Mod paa at faa gennemført sin Plan, støttede det Fremskridt, der nu var, og haabede, at man snart maatte se de forelagte Projekter realiseret.

Dengang man ønskede en Ekspropriationslov, havde man ikke taget i Betragtning, at tidligere udarbejdede Planer maatte forandres, og at Banens Retningslinie vilde blive ændret paa visse Strækninger, saaledes at den tidligere fastsatte Million Rdl. nu vilde stige til mindst $1\frac{1}{2}$ Million Rdl. Dette blev atter en stor Skuffelse for Hjorth og Schram, der nu frygtede, at he-

le Planen vilde stoppe hermed.

I Industriforeningen var man derfor meget tvivlraadig, om man skulde fortsætte med Arbejdet til Sagens Fremme. Der holdtes derfor et Utal af Møder, der endte med, at Repræsentantskabet besluttede sig til at indsende et endeligt Andragende til Regeringen om Koncession, og dette blev da fremsendt Januar 1843. I Andragendet anmoder man ikke alene om Tilladelse til Drift af en Bane fra København til Roskilde; men ogsaa om at faa Lov til at fortsætte Bygningen til Vest- og Sydkysten af Sjælland, da man i Mellemtiden var blevet klar over, at en saadan Udvidelse vilde give Roskilde-Banen en nogenlunde betryggende

Fremtid. De Vanskeligheder, der muligvis vilde fremkomme, naar Aktierne skulde tegnes, haabede man at kunde overvinde, dersom Regeringen vilde give Bevilling til et Lotteri, hvori alle ikke afsatte Aktier kunde bortspilles; men for at have bedre Haab til den stillede Opgave, dels økonomisk og dels Folks Fortrolighed med en Jernbane, kom Tanken om at bygge Banen i mindre Strækninger, saaledes at man først skulde aabne Strækningen København—Valby. Var Forretningen saa rentabel, kunde man nemmere fortsætte med at skaffe de fornødne Midler, og tilsidst haabe paa Statens økonomiske Støtte, hvoraf det hele var afhængig.

Regeringens Svar den 21. Februar 1844 var en ny Skuffelse! Ingen Støtte, ingen Lotteri eller Bortlodning af nogen Art kunde bevilges!

Da man paa flere Møder havde drøftet Regeringens Svar, tog man den Beslutning at udsende en

Indbydelse til Aktietegning
i Hovedbanen

Kjøbenhavn—Roskilde,

dateret 16. April 1844. Til stor Overraskelse for Industriforeningen blev det hele tegnet inden 30. April 1844. Den største Aktieinteresse kom fra det hamborgske Pengemarked, hvor man havde Erfaring for Jernbanens Rentabilitet og greb til at tegne Aktier i nye Anlæg.

De 7500 Aktier var fordelt saaledes:

5880 Rdl. paa 38 Aktionærer i	Hamborg
1125 Rdl. paa 69 Aktionærer i	København
350 Rdl. paa 2 Aktionærer i	Altona
141 Rdl. paa 10 Aktionærer i	Kiel
3 Rdl. paa 2 Aktionærer i	Roskilde
1 Rdl. paa 1 Aktionær i	Svendborg.

Ved en Generalforsamling i Industriforeningen 2.—10. Juli 1844 stiftedes »Det sjællandske Jernbaneselskab«. Paa en senere Generalforsamling blev den engelske Civilingeniør William Radford engageret af Industriforeningen, der nu havde givet Overdragelsen af Koncessionen til det nystartede Selskab, og Ingeniør Radford havde vist sin store Dygtighed indenfor Altona-Kiel Banen, hvorfor Niveleringsarbejdet af Strækningen Roskilde Banen, og senere ledende Ingeniør-Arbejde blev overgivet ham.

Ekspropriation af Jord til Jernbaneanlægget og forskellige andre Udgifter, samt Vanskelighederne med at skaffe Folk til Arbejdet kostede mange flere Penge, end Aktiekapitalen kunde række til. Konflikter var der af og til blandt Arbejderne, dels forsvandt de efter Sus og Dus og truede med at forlade Arbejdet, hvis ikke den Løn, de fik, blev yderligere forhøjet.

Det værste ved hele dette var, at Aktiekapitalen viste sig ganske utilstrækkelig, da alle uforudsete Udgifter oversteg de egentlige budgetterede Beløb. Arbejdet maatte selvfølgelig ikke standses, og nye Penge skulde og maatte skaffes.

Her kom Regeringen til Hjælp med et Laan paa 300,000 Rdl. til en Rente af 4 pCt. og et af Private givet Laan paa 100,000 Rdl. til 5 pCt.

Selskabet havde nu haft store Skuffelser, og endvidere faldt Aktierne i Kurs, fordi Arbejdet trak længere ud end beregnet, og en yderligere Vanskelighed fremkom ved en kgl. Resolution af 30. Maj 1845 om, at Banegaarden i København skulde lægges *udenfor* Voldene, og Selskabet ønskede Banegaarden lagt indenfor Voldene, hvilket passede bedre for Anlægget. Dette Ønske blev forkastet til Fordel for »Tivoli«, og man kunde ikke have, at den ene Institution ruinerede den anden.

I den kongelige Resolution var ogsaa Kravet om, at Banen skulde eje 5 Lokomotiver, inden Tilladelse til Banens Aabning kunde gives. Hensigten var at være færdig med Banen inden Aabningsdagen den 1ste Juli 1847.

Besværligheder med at fremskaffe alle Lokomotiver kom paa tværs af alt; men i December 1846 manglede kun det sidste, som dog først ankom fra Brothers & Co., Manchester, den 3. Juli 1847.

Med indhentet Tilladelse kunde

Prøvefarterne med Lokomotivet »Odin« passere Strækningen København—Roskilde og tilbage den 20. Maj 1847. Stationsbygningerne ved Valby, Glostrup og Taastrup havde man faaet færdige.

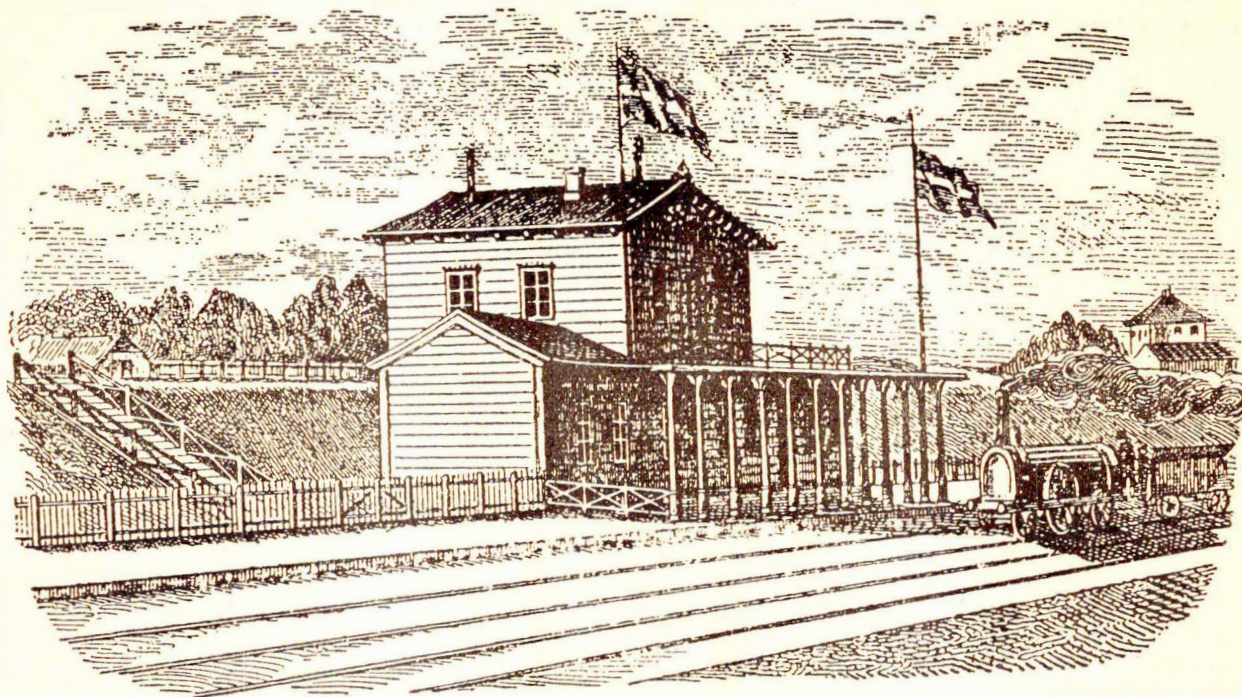
I Kbhvn. og Roskilde var Hovedbygningerne ikke færdige. Man maatte klare sig med et Vareskur, der saa blev omdannet til Bilet-kontor og Ventesal; thi der skulde først køres Penge i Kassen, førend videre Arbejde kunde paabegyndes.

Indvielsen af Banen skulde finde Sted Lørdag d. 24. Juni, men et Uheld ved et Spor afløb Natten mellem 19. og 20. Juni gjorde, at Folk, der ikke forud havde stor Tillid til Jernbanekørsel, blev stærkt opskræmte, og Direktionen, der her frygtede, at Publikums Interesse skulde svigte, maatte anmode Berlingske Tidende om at optage en beroligende Meddelelse.

Endelig den 26. Juni 1847 skulde Banen indvies af Kong Chr. VIII. En Masse Københavnerne var strømmet til for at overvåge den store Begivenhed, der havde foranlediget, at Kbhvn.s Amtstue og Universitetsbiblioteket var lukket uden Varsel.

Kanonsalut Kl. 12 meddelte de kgl. Herskabers Ankomst, hvorefter disse under stor Højtidelighed blev ført til det i Dagens Anledning rigt med Flag og Grønt dekorerede Vareskur, som endog i et Blad blev kaldt »Hal«, hvor ca. 200 Embedsmænd stod opstillet i spændt Forventning, lyttende efter Kongens rosende Tale for Jernbanen og den Gavn, den skulde blive for Landet.

Kl. 12 $\frac{3}{4}$ begyndte Toget at bevæge sig. Folk jublede fra nærliggende Haver og Ejendomme, og Kl. 1.25 ankom Toget til Roskilde Banegaard, hvor Borgerkorpset paraderede i Galla. Turen var kørt uden Uheld. Ved et festligt Arrangement



Valby første Station.

blev en lang Række Skaaler for Jernbanen udraabt, og Kl. 4 $\frac{3}{4}$ kørte Toget tilbage til København.

1 Postvogn

Musikvogn 1. eller 2.

1 Tredie Klasses Vogn

1 Første og anden Klasses Vogn

1 Kongelig Vogn

1 Første og anden Klasses Vogn

1 do.

1 Tredie Klasses Vogn

1 do.

Reservelokomotiv: Sjælland Kl. 12 $\frac{1}{4}$.

Fører: Maskinm. Busse.

Tilbagekøres i samme Orden omtrent Kl. 3.

Direktionen for den sjællandske Jernbane, den 25. Juni 1847.

Schram,

Adm. Direktør.

Den næste Dag aabnedes Banen for Publikum. Vogntoget, som bestod af 8 Stk. 1ste og 2den Kl. samt 10 Stk. 3die Kl. Personvogne, foruden Lokomotivet, kunde langtfra befordre alle, som gerne vilde med.

Folk blev meget misfornøjet, da Køreplanen tillige udviste kun 3 Tog i hver Retning.

Fra Roskilde: Kl. 6 Morgen

Kl. 1 Eftmd.

Kl. 9 Aften.

Fra Kbhvn.: Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Morgen.

Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Middag.

Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Aften,

og Antallet af Passagerer blev indskrænket især til de mellemliggende Stationer, og Billetter kunde ej forudbestilles eller abonneres. Prisen var 1 Rdl., 4 Mark og 8 Skilling og 3 Mark for 1ste, 2den, 3die Kl. Den første Dag blev der befordret over 700 Passagerer med de to første Tog.

Det var en for Datiden saa mærkværdig Hændelse dette at køre i Jernbane. Forundringen var stor, og Fornøjelsen kan lignedes ved Borns, der første Gang kører i Karussell. En Indsender i »Flyveposten« »kan ikke noksom anbefale denne herlige, hurtige og tilsyneladende meget sikre Befordring til Medborgeres Afbenyttelse« og forskellige Folk, hvoraf saadant et

Tog naturligvis bestaar, var ikkun én Mening om Befordringen, nemlig, at den var i højeste Grad behagelig, hvorhos det bør bemærkes, at alle ved Toget ansatte viste den største Opmærksomhed og Velvilje mod Passagererne og lode til at være overordentlig paapassende i deres vigtige og ansvarsfulde Post.« Han er dog meget utilfreds med den Maade, paa hvilken Billetsalget er ordnet. Den øvrige Dagspresse slutter sig til denne Klage.

Tidligst 1 Time før Togets Afgang kunde der købes Billet, dette var Folk endnu mere vrede over; thi hvem kan beslutte sig, naar man ikke kan faa at vide, om han i sidste Øjeblik maaske ikke kan være med. Direktør Schram kom ofte i Skænderi med Passagerer, som først kom, naar Toget var fyldt, blot fordi Folk havde staaet Timevis inden Togets Afgang for at faa en Billet, og mange havde derfor hørt »Alt udsolgt«. Alt i alt blev det hele en Hurlumhej, som blev endnu større, da der i de sidste Minutter kom Folk, der havde



Første Hovedbanegaard med Hal

været heldige at faa Billetter til hele Kupeen, men Plads var ej at finde.

Den næste Harne fra Folk blev rejst mod Returbilletsystemet, idet disse solgtes til $\frac{3}{4}$ el af 2 Enkelbillets Pris, men denne Ordning gjaldt kun senest $\frac{1}{2}$ Time før Togets Afgang.

Man fik udleveret en enkelt Billet med særligt Mærke, og paa Ankomststationen skulde den omskiftes med en Billet for Hjemrejsen. Denne sidste Billet skulde yderligere volde Folk Besværighed, idet den skulde have et ekstra Stempel, og dette skulde ske senest 1 Time før Tilbagerejsen for at være gyldig. Ligeledes fortæller en rejsende, der tog til Roskilde med første Tog og skulde tilbage Kl. 1 til København, at han paa Grund af en Mængde rejsende maatte vente en Time med at faa ombyttet sin Billet. Imidlertid er han kun kommet udenfor Banegaarden, da han faar Besked om, at hans Billet skal stemples, inden han rejser tilbage. Straks vender han om for i god Tid

at faa dette ordnet; men maa i stegende Sol og atter indeklemt blandt en talrig Menneskemasse vente 2 Timer, inden Turen naar til ham. Saa var Tiden til Tilbagerejsen inde, og han havde saaledes kun opnaaet en Tur til Roskilde, og i Stedet for at have ordnet diverse Forretninger maatte han staa og vente paa sin Billet for Hjemkørsel. Hele denne uheldige Ordning gav store Skandaler i Roskilde, Ruderne blev slaaet ind alle Vegne, og i Trængslen sloges Folk ofte livsfarligt for at faa Plads i Toget. Det daværende Blad »Flyveposten« optog selvfølgelig en harmfyldt Artikel over den uhøflige, ulovlige og oprørende Opførsel, som Direktionen her havde udvist overfor Passagererne. Bladet sluttede sin Artikel med en Paamindeelse om, at dersom ikke Direktionen paa ordentlig Maade vilde sørge for at faa Passagerer fra Roskilde til København, vilde den opbragte Mængde ødelægge »Banegaarden« samt det øvrige med Vogne og Inventarium.

Dengang som nu var det saa sandelig ikke let at være i Direktionen. Man var ukendt og savnede den fornødne Erfaring til at beherske Forholdene. Den første Uge befordredes der 7455 Personer, og dette gav Banen en Indtægt paa 2269 Rdl.

Den anden Søndag maatte der sættes 2 Ekstratog i Gang til Roskilde om Formiddagen og 5 Ekstratog til Valby Station, som havde en stor Betydning, thi herfra kunde det store Antal af rejsende komme meget nær Udflugtsstedet Frederiksberg Have, der var blevet Københavnernes daværende Yndlingspromenade. Desuden havde man fra Valby en dejlig Udsigt over Kjøgebugt, og samtidig var det billigere og bedre at benytte Jernbanen end de langsomme og meget ubekvemme Omnibusser, der altid var overfyldte.

Efter manges Mening havde det været bedre, om Banen fra København til Valby var blevet anlagt i en Cirkel, for saa kunde man blive ved at køre rundt, ligesom den mi-

R. COLLSTROP A/S

Imprægnering og Levering af Sveller, Brotømmer, Træ til Havnebygning,
Pæle til Kystsikring, Hegnsmaterialer, Siloer etc.

**Træimprægneringsanstalter
og Savværker**

Horsens: Telefon 394

Køge: Telefon 59

Stevnstrup: Telefon Hornbæk 4

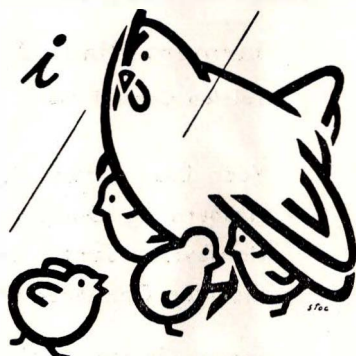
Hovedkontor

Østerbrogade 2

København Ø.

Telefon: Central 848 og 4843

Dæk Dem



DET GJENSIDIGE FORSIKRINGSSKAB
DANMARK



Østifternes Kreditforening

Jarmers Plads 2 . København V

Telefon Central 8501

Yder Laan i fast Ejendom i Hovedstaden med Frederiksberg og Omegnskommuner, i Købstæderne og Stationsbyerne samt i Landejendomme og Huse paa Landet indenfor Omraadet Østifterne og Samsø.

Samlet Udlaan pr. 31. December 1946: Kr. 1.924.111.515,09

Foreningen yder Laan til $3\frac{1}{2}\%$, 4% og $4\frac{1}{2}\%$ aarlig Rente

Reservefondens Overskud afskrives paa Medlemmernes Gæld.

niature Jernbane, »Tivoli« havde anlagt til Morskab for Publikum.

Banegaarden omfattede et Areal af ca. 70,000 m² og ca. 4000 Meter Spor. Selve Hovedbygningen var delvis af Træ. En stor Trappe var bygget op til Forpladsen, som laa hævet 3 m. En stor Hal dækkede Perronen og de første to Spor. For at komme til Stationen, førte der en direkte Gangsti fra Frihedsstøtten til Stationsbygningen.

En Banegaardsinspektør skulde udvælges, og dette blev en tjenstgørende Ingeniør, cand. phil. & polyt. Joh. Jensen. Efter Drøftelser meddelte Direktør Schram, at man gerne ønskede Inspektøren i behørig Uniform, og et Skrædderfirma havde paataget sig at sy denne for en meget billig Betaling, da det var Meningen, at Joh. Jensen selv skulde betale sin Uniform. Vilde det ikke passe ham at betale kontant, vilde Uniformen blive udleveret ham paa Kredit mod Løfte om maanedlige Afdrag i Gagen efter Overenskomst. Knapperne, som skulde være efter Reglementet, kunde udleveres fra Hovedkontoret mod Betaling af 10 à 9 Sk. pr. Dusin. Inspektørens Arbejde var ret alsidigt, men der hvilede ogsaa et meget stort Ansvar og personligt Tilsyn paa samme. En Instruks med mange Paragrafer blev tilstillet ham, og herefter haver han sig at rette.

Til Nabo havde Banegaarden »Tivoli«, og for en Tid syntes Forholdet at udvikle sig mindre fredeligt, Grunden var, at Tivolis Direktion havde ladet sætte Vinduer i det Plankeværk, som vendte ud mod Banegaarden, og Tivoligæster benyttede dette nye Udsyn som en Attraktion, der var meget interessant ved at følge Arbejdet paa Stationspladsen. Var Glæden stor hos Tivoligæsterne, blev den mere en Ærgrelse for Jernbanen, hvor man følte sig begloet og kritiseret. In-

spektør Jensen, som ikke ønskede at være Udstillingsgenstand for Tivolis Gæster, lod saa bygge et Skur, som vilde skjule Udsigten. Til Gengæld vakte det meget stor Harme hos Tivolidirektionen, som havde mistet et godt og billigt Trækplaster. Direktør Carstensen fra »Tivoli« indsendte en Klage til Jernbanedirektionen, der igen sendte denne til Inspektøren, som var forberedt paa, at Misfornøjelsen vilde give sig Udslag i Vrede fra de skuffede, svarede: Skuret var opført aldeles uafhængigt af Tivolis Plankeværk og har aldrig staaet i nogen Forbindelse med samme, samt at Tivoli-Plankeværket, der var bygget af uheldige Materialer, nu havde antaget en hældende Stilling, der gjorde, at det forlængst vilde være faldet omkuld, saafremt Banegaardens Skur ikke havde taget meget af for Vinden.

Efterhaanden som Nyhedens Interesse ikke mere havde den dragende Magt, blev Forholdet mellem Jernbanen og Tivoli indrammet i venskabelig Retning derved, at der blev anbragt en Dør i Tivolis Plankeværk, og en Nøgle hertil blev givet til Inspektør Jensen, der saa kunde faa let Adgang til Haven og her nyde sin Frokost.

Paa Banegaarden savnedes en Restaurant. Den 10. Juli 1847 indgik en Ansøgning, der gav et godt Indtryk af Datidens Kolorit. En Hrr. N. Petersen ansøger her for egen Regning om paa det Sted, som bliver han anvist, at oprette et Beværtetelt for rejsende for Servering af navnlig Drikkevarer, Kaffe, Te, Chokolade, Salep foruden en Del kolde Spiseretter. Dernæst tilføjer han, at skulde han blive bevilget den ansøgte Tilladelse, vilde han opføre Teltet saa stort, at der heri kan oprettes et mindre Lokale, hvor simplere Personer kunne nyde en Forfriskning m. m. for en mindre Betaling, og det store Lo-

kale vilde alene blive for galante og honnette Familier, selv vilde han forpligte sig til at indrette alt net og propert for Publikums Bekvemmelighed og samtidig føre gode Varer samt en proper og hurtig Opvartning. Betalingen var det ham umuligt at bestemme, hvorfor han overlod disses Fastsættelse til Direktionens behagelige Bestemmelse. Han følte sig derved overbevist om, at der ikke vil blive afkrævet ham højere Betaling, end det var ham muligt at svare. Men Stemplet: Kan ej komme i Betragtning, blev paaført denne Ansøgning.

Paa den Tid var der ogsaa saakaldte »Gratister«. Disse benyttede sig af den stærke Tilstrømning af Passagerer til Togene samt Besværlighederne ved Billetsalget og satte sig roligt i Toget uden Billet. Da det blev opdaget, fremkom allerede den Gang en Ordre fra Direktøren, at man for at faa bedre Kontrol med, at ingen følger med Togene paa en bedre Plads, end hvortil Billetten lyder, og at ingen kører uden Billet, vilde der blive givet en Præmie paa 1 Mark (= 33 Øre) for hver »Gratist« eller lignende, som Konduktøren afleverer til Stationerne. To Billettører blev ansat paa Banegaarden i Kbhvn.; en Bogbinder og en Typograf, disse skulde uden Vederlag tilskære og trykke Billetter til samtlige Stationer.

Naar der skulde rangeres paa Kbhvns. Banegaard, blev Inspektør Jensens Ridehest ofte brugt, og som Følge heraf ønskede han et Vederlag herfor. Direktørens Svar blev, at han vilde købe Hesten, men dette vilde Inspektøren ikke gaa med til. I Stedet ønskede han 48 Sk. pr. Dag for Hestens Benyttelse, hvilket blev ham bevilget.

Der skulde ogsaa ansættes en Maskinmester ved Banen. Direktionen valgte hertil Otto Friederich

August Busse til en Gage af 800 Rdl. aarligt. Denne Mand betød meget for Banen. Han udviklede sig hurtigt til en stor Organisator af Maskin- og Værkstedstjenesten, foruden sin store Ihærdighed og Tjenesteiver for Banen. Naar der hver Søndag blev sat Ekstratog til Valby, var han Lokomotivfører fra tidlig Morgen til sen Aften.

Den 24-aarige Maskinmester Busse, der havde studeret ved den polytekniske Læreranstalt i Hannover fra 1839—1843, erhvervede sig sin fornødne Praksis i Maskinfaget i Værkstederne ved Leipzig-Dresden-Banen, og blev herefter første Ingeniør ved en Maskinfabrik i Chemnitz, hvorefter han saa overtog Stillingen som Mester ved København-Roskilde Banen. Busse, der var vant til at have rigeligt Materiale at arbejde med, maatte begynde sin Virksomhed under meget beskedne Forhold, idet Overslaget over Banens Anlæg var ganske fejlagtig, saa der var en følelig Pengemangel, længe før Banen var færdig, og som Følge heraf blev der ikke Raad til at bygge et passende Værksted.

Den lille Remise- og Værkstedbygning blev delt i 3 Dele, Remise med eet Spor, Lokomotiv-Værksted med eet Spor, og i den sidste Afdeling var der Smedie, Lager, Drejer- og Fileværksted samt et lille Rum, hvor Busse kunde staa ved en højbenet Pult med 2 Skuffer og skrive Dagens Værk.

Ovenpaa denne Bygning var indrettet en lille Bolig til Maskinmesteren. For at faa Adgang til denne, skulde man gennem Remiseporten og langs Lokomotiverne i Remisen. Boligen var ikke i særlig pæn Stand, for Busse maatte 3 Gange bede Direktionen om at istandsætte denne. Det lykkedes først, da han skriftligt anmodede om, at alle Skillerum maatte blive pudsede, for saa vilde her spares

meget Brændsel (han fik nemlig Brændsel af Banen, og der skulde spares).

I denne Lejlighed fødtes Sønnen, den senere Maskindirektør O. F. A. Busse, den 16. Juli 1850. Fra Leipzig—Dresden Banen maatte Busse medbringe de tre første Lokomotivførere, Saalbach, Stender og Delfo. Sidstnævnte mistede Livet den første Vinter, hvor han i en Snestorm blev kørt ihjel paa Københavns Banegaard. De to første Togførere Stannis og Stennese kom fra Altona-Kiel Banen. Foruden de i England tidligere indkøbte Lokomotiver, der hed »Odin«, »Kjøbenhavn«, »Sjælland«, »Danmark« og »Korsør«, bestod hele Materiellet af 8 kombinerede 1ste og 2den Klasses Personvogne samt 10 Stk. 3die Klasses og 1 Postvogn. Desuden var der anskaffet 30 Grusvogne, der i Banens første Tid blev benyttet til Godsbefordring. Disse Vogne blev senere forøget med yderligere 50 Stk. samt 1 Postvogn.

Lokomotiverne havde intet Førerhus, blot en lille Skærm paa $\frac{3}{4}$ m Højde og deri to Ruder. Først i Aaret 1860 var det hele efterhaanden vokset til et Førerhus. At sidde ned under Kørselen blev regnet for en Forbrydelse, og Føreren maatte med Tommelfingeren paa den med Fjedervægt belastede Sikkerhedsventil mærke sig Damptrykkets Størrelse. Der blev eksperimenteret med Dampfløjter, som var noget helt nyt, og de første Dampskibe paa Ruten til Kiel fik Fløjten lavet i de sjællandske Jernbaners Værksted, som selv havde en Fløjte, der var kendt saa godt, at Folk rettede sig efter den som Tidssignal, især paa de fire Dage i Ugen, hvor der ikke blev givet Signal fra Rundetaarn. Togføreren, der skulde holde Udkig bagud for at give Besked til Lokomotivføreren, havde Plads bag paa Tende-

ren i Tilfælde af, at der skulde blive givet Signal fra Konduktørerne om at stoppe. Disse var anbragt i de saakaldte Kalecher oppe paa Vogntaget, hvor ogsaa Bremsesvinget var anbragt. Fra sit høje Stade skulde han tillige passe paa, at hele Toget fulgte med, thi Godsvognenes uelastiske Trækkroge kunde meget let sprænges. Det var om Vinteren en drøj Tur for Personalet, selv om der til deres Beklædning hørte en Lammeskindspels. Direktionen sørgede desuden for, at der blev serveret varmt Øl og Boller for Lokomotiv- og Togpersonalet paa Selskabets Regning, naar det var meget koldt i Vejret. De første Personvogne var bygget dels i Berlin, dels i Altona og sidst hos Vognfabrikant Hoff i København. Det vakte Opsigt, da man ved Vognenes Ophugning saa, at Stolperne var af Mahognitræ, ligesom Beklædningen ogsaa var af tynde Mahogniplader.

I Vognene, som ikke kunde opvarmes, var ingen Hylder eller Bagagenet. Først i 1860erne indsatte man Varmedunke med varmt Vand i Kupeerne for at besørge Opvarmningen. Paafyldningsrummet blev populært kaldet »Dunkelunkeriet«. Belysningen i Loftet var Rapseolielygter.

Godsvognenes Buffer bestod af Træklods, som der var sat Læder paa med tyndt Krølhaarsunderlag, og Vognene var ikke forsynet med Skruekobling. De kobledes med Kæder, Kroge eller Bolte, som var stift forbundne med Vognene. Sporet, der var 58 Punds Jernskinner uden Laskeforbindelser, var derfor meget svagt. Efter flere Aars Forløb blev Lasker indført, men kun paa den ene Side af Skinnen.

De gamle Lokomotiver kunde godt køre hurtigt, selvom en meget stor Del af Vægten laa paa Drivhjulene, og mindre paa For- og Baghjul, hvilket gav Lokomoti-

vet en ejendommelig »galopperende« Kørsel. Engang da der blev spurgt Busse, om det passede, at han kun havde været 23 Minutter om at »galoppere« fra Roskilde til København, svarede han: »Jo-Jo, men naar jeg tænker paa, at der dengang ingen Lasker var paa Skinnerne, saa vil jeg nu tilføje, at jeg *var* kun 30 Aar, da jeg gjorde det.«

Elektrisk Telegrafi var der ikke noget der hed. Naar der skulde meldes fra Station til Station, blev den »optiske Telegraf« brugt, det vil sige, at man brugte et saakaldt tysk Kurve- eller Lyssignal, som fra Post til Post meddelte, at »Toget kommer fra Kbhvn.« eller »Toget kommer fra Roskilde«, tillige kunde der ogsaa signaleres »Hjælpelokomotiv tilkaldes«. Med disse Signaler skulde Banevogteren saa holde Øje med Naboposten til begge Sider, for derefter selv at hejse tilsvarende Signal.

I Aaret 1856 kom elektriske Telegraf. Maskinmester Busse havde selv installeret en Prøveledning mellem Københavns St. og Lokomotivremissen, og det menes, at denne var den første elektriske Telegraf her i Landet.

Faste Takster paa Godsfærdsel blev først indført den 1ste Oktober 1847. Indtil da havde der kun fundet enkelte Transporter Sted, saasom Mursten fra København til Hedehusene. Efter Forhandling blev der herfor betalt en Fragt af 2 Rdl. 68 Sk. pr. Tusind Sten. Hele Indtægten i Juli 1847 udgjorde 222 Rdl. 33 Sk.

Den første bortkomne Pakke var en Pakke Skruer til en Murermeister Brock i Roskilde. Dette pinlige Optrin bragte en meget vidtløftig Korrespondance mellem Direktionen og Stationerne, hvor der tillige var Afhøring af Stations- og Togpersonalet.

Indledningen til »Den sjælland-

ske Sygekasse«s Oprettelse skete paa den Maade, at en Dr. Thorup den 30. Juli 1847 tilbyder at være gratis Læge for Banens Betjente mod at erholde fri Befordring til den nærmeste Station, hvor Patienten boede. Da det blev bevilget, og Sygekassen dermed var stiftet, blev Dr. Thorup valgt til Jernbanelæge med et Honorar af 250 Rdl. aarligt. Af dette Beløb skulde han selv betale Læge Eriksen i Roskilde. Senere forsøgte Thorup at faa sit Honorar forhøjet med 50 Rdl.; men dette kunde ikke lade sig gøre, da Kassens Indtægter var meget smaa. For at skaffe flere Penge, blev der holdt en Koncert paa Roskilde Banegaard, som gav et Overskud paa 113 Rdl. 43 Sk., og heraf blev der bevilget Thorup et Gratiale paa 30 Rdl. Senere kom den ønskede Forhøjelse paa 50 Rdl.

Billetprisen København—Valby var 8 Sk., og i Betragtning af, at man for saa ringe Betaling kunde »komme op og køre med Jernbane« havde man Lov at vente stor Tilstrømning af rejsende. Derfor blev der lagt dobbelt Spor paa Strækningen København—Valby, hvor Persontrafikken kulminerede i Aaret 1851, da Søndermarken blev offentlig tilgængelig for Publikum. I 1851 befordredes 22,800 Passagerer til Valby. Hver fulde Time om Søndagen afgik der Ekstratog til Valby paa det saakaldte »Side-spor«. Om Hverdagen blev Sporet brugt til Godsbefordring bl. a. af Overbanemester Weber, der havde Tilladelse til at læsse Vogne med Sand fra en Sandgrav, som laa i Nærheden af, hvor Jernbanen selv havde Arealer i Valby Bakke.

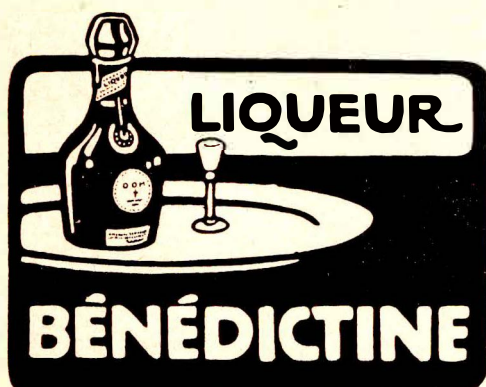
Københavns Slagtehus laa dengang i Valby, og som Følge heraf fik Stationen et vist Præg af alle disse Slagtere, som kom der. Bryggeriet Carlsberg, der laa i Slagte-

husets Nærhed, fik naturligvis ogsaa Tilstrømning.

Glostrup var en lille Station, hvor Stationsforvalter C. L. Christiansen fik en halvaarlig Godtgørelse paa 80 Rdl. for at holde Stationskarl til alt forefaldende Arbejde, ligesom han skulde levere ham de fornødne Uniformsgenstande. Under Stationsforvalterens Fraværelse bestyredes Stationen af en Banevogter, der kunde være heldig at faa en Dueør paa 1 Rdl., dersom han ikke havde været mulkteret siden sidste »Bane-Fødselsdag« (26. Juni).

Paa Køgevejens Station (Taastrup) ansattes Ex. jur. Ulrichs som Stationsforvalter med aarlig Løn af 400 Rdl. samt fri Bolig, hvoraf han havde Forpligtelse at afstaa det ene Værelse til Ventesal. Herfor blev ydet ham en Godtgørelse af 5 Rdl. manedlig og 100 Rdl. til Erstatning for Udgifter af egen Boligs Opvarmning samt Stationslokalerne. Til Banens Haandlygter og privat Forbrug fik han 22 Rdl. For Rengøring af Ventesal, Peron, Banegaard, Latrinrensning, Lampegas og Væger 30 Rdl., Kontorrekvisitter 16 Rdl. samt til Stationens Belysning 280 Pt. Olie. Til Hjælp ved Udveksling af Passagerer og Rejsegods havde Stationsforvalteren 2 Dragere.

Nogle af Stationsforvalterne paa Strækningen København-Roskilde havde ved Siden af deres Tjenste et Værtshushold, og i Datidens »Flyvepost« skriver en Indsender, at han og mange andre er taknemmelige for, at Hr. Ulrichs har indrettet Beværtning paa Stationen, da mange rejsende under Rejsens Besværligheder vilde føle Trang til at styrke sig; men den stedlige Kromand er ej saa begejstret for dette Arrangement, og mener, det er et ulovligt Indgreb i hans Næring.



S. V. von Vostens Bitter
har mange taknemmelige Drenner.

Generalrepr. Marinus Møller & Co. . København.

Odense
Hovedbanegaard^s

Restaurant

v. C. Andersen.



TELEFON 2775

Angulus-Sko

FYENS STIFTS SPAREKASSE

OPRETTET 1832

O D E N S E

Hedehusene, der bestyres af fhv. Købmand Lundstein, var ret betydningsløs, da Togene kun standse, »naar der var noget«.

I *Roskilde* var den første Stationsinspektør Premierløjtnant L. F. A. Lunddahl. Han havde ved Anlægget af København—Roskilde Banen udført et betydeligt Arbejde som Sektionsingeniør, og i Januar 1848 afleverede han et fuldstændigt Projekt over Banens Forlængelse til Korsør. Grunden til, at mange Officerer fik Ansættelse ved Jernbaneanlægene skyldes, at det var Ingeniørkorpset, der ledede Statens Vejvæsen, og Ingeniørofficeerne var de eneste, der var fortrolige med Jordarbejde.

I Tidsrummet mellem Krigen 1848-50 voksede Banenettet stærkt, og der var ikke Personale nok ved de bestaaende Stationer til Udfyldning af nye Stillinger. Efter Krigen søgte flere Officerer nyt Erhverv og fandt det ved Banen. De glemte ikke at tage deres militære og andre Titler med herover. Købmænd og Landmænd, der var kommet fra deres Forretning eller Landbrug, blev ogsaa antaget ved Banen.

Den tidligere omtalte Tumult ved Salget og Stemplingen af Billetter gav i de første Aar ofte Udslag i grove Skændier og Slagsmaal. I Roskilde var det ikke mindst. Men efter dette kom et fornøjeligt Afsnit af Roskilde Stations Historie. Der blev nemlig oprettet en Restauration paa 1ste Sal, og alle, saavel rejsende som Byens Borgere, havde her et ret livligt Opholdssted. Der var Musik og Sangerinder optraadt paa Altanen for at more Publikum paa Markedsdage og ved andre Lejligheder. Omrejsende Kunstnere synes ogsaa at naa til Roskilde, for i September 1850 maatte Stationsinspektøren indberette for Borgmesteren

i Roskilde, at et (sikkert) Tyrolersangerselskab, der paa Opfordring fra Restauratør Damborg, paa Banegaarden i Roskilde kunde ønske at opføre Musik i Restaurationen for 3 Dage. Stationsinspektøren mente selv, at det kunde han anbefale og vilde samtidig indestaa for, at der ikke opstod Polituorden paa nogen som helst Maade. Da dette er overstaaet, skriver han igen Oktober 1851 til Banens adm. Direktør, at et Kunstnerselskab ønskede at give en Forestilling paa Altanen ved at udspænde en »Linie«, der skal ende paa Kirkegaarden. Hertil forventer han Deres Velbaarenheds Samtykke med Nattoget, eller senest skulde han gerne have Tilladelsen med Morgentoget næste Dag, da Selskabets Arrangement iflg. Avertering skal være færdig Kl. 5. Af en gammel Kopibog fremgaar det, at Stationen aarligt skulde fremlægge Regnskab og for 1851 viste dette følgende Udgifter:

	Rdl. aarl.
Inspektøren	700
Vareekspeditøren	400
Godsekspektøren	300
Billettøren	325
Portieren og Lampisten	240
Nattevagten (senere Aar 216 Rdl.)	228
3 Bagagedragere à 192 Rdl.	576
1 Pakhusdrager og foreløbig	
7 Stationskarle à 192 Rdl.	1536
Ialt 17 Stk.	4305

Skulde der bruges Ekstraassistance, maatte der ikke bruges over 55 Rdl. aarlig.

Fra »De sjællandske Jernbaners første Afdeling«, som Banen København-Roskilde benævnedes, blev der i Decbr. 1847 udsendt det første halvaarlige Driftsregnskab. Det begyndte med, at Direktionen beklagede de mange Genvordigheder, som Banen havde haft før den en-

delig den 17. Maj var i saadan Stand, at Ingeniøren erklærede den færdig til at befares af Lokomotiver. I det første Halvaar havde der været 183,654 Passagerer, der gav en Indtægt paa	69.825 Rdl.
Godsbefordringen	7.993 -
Andre Indtægter	31 -
	77.489 Rdl.
÷ Udgifter	57.834 -
Overskud	20.015 Rdl.

Hver Tur København-Roskilde blev for Banen 28 Sk. billigere end som den i Overslaget oprindelig fastsatte Pris. Derimod svarede Godstransporten ikke til den i Overslaget beregnede daglige Transport m. m. Med Hensyn hertil mente Direktionen, at det havde sin gyldige Grund, fordi Folk muligvis ikke rigtig forstod Banens Nytte og Gavn. En Del af Banens Transport blev omlagt, hvilket bevirkede, at Godstransporterne stadig tiltog især med Korn og Kvæg.

Udbyttet til Aktionærerne var oprindelig budgetteret til 6½ pCt. Der blev kun udbetalt ca. 2 pCt. I Beretningen tager den daværende første Direktion sin Beslutning om at fratræde sin Funktion, idet den ønsker den nye tiltrædende Direktion al mulig Lykke med det nye Hverv og haaber, at den vanskeligste Tid forhaabentlig er overstaaet ved den gamle Direktions Fratræden. Direktionen vilde samtidig fremsætte et godt Vidnesbyrd for dens Undergivne, der alle har gaaet dem tilhaande med utrætelig Iver, Opmærksomhed og god Vilje, hvilket fortjener særdeles Paaskønnelse, da vor Bane ellers ganske sikkert ikke kunde have tilendebragt alle de farefulde Omstændigheder paa en saadan Maade, at Banen har vundet sig stor Tillid i Publikum, hvilket diverse Baner i Udlandet ikke kan rose sig af.



-de fem fra Gutenberghus

FYENS DISCONTO KASSE

ODENSE
STIFTET 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK

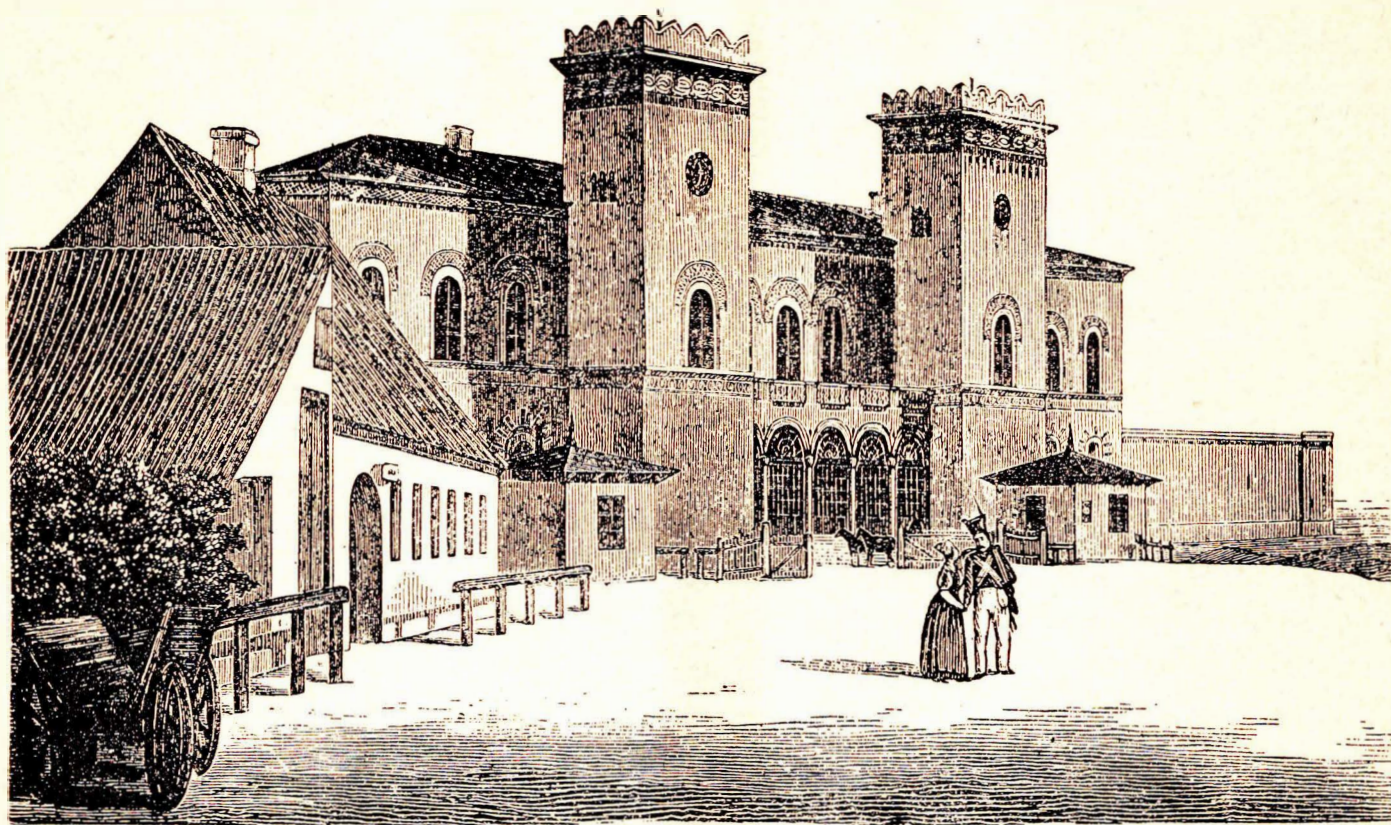
Læs det i

LAND og FOLK

D. FRIIS ^A|_S

VEJLE

ønsker til Lykke



Roskilde Banegaard 1847

Ved Direktionsskiftet forblev Gustav Schram at være adm. Direktør, medens Søren Hjorth blev afløst af Viggo Rothe som teknisk Direktør. Kassedirektør Gerhard Grothusen, der var bleven træet af Selskabets evige Pengeforlegenhed, blev efterfulgt af Bogholder J. Müller. Desuden residerede der i Direktionen en Hovedbogholder, H. A. Looft, der senere blev Kassekontrollør og Kammerraad, Fader til den senere Stationsforstander paa Københavns Hovedbanegaard Jhs. Looft.

Søren Hjorth døde 28. August 1870 som den Mand, der tog Initiativet til det første Jernbaneanlæg i Danmark, og som den store Civilingeniør, Lærer, Oversætter og Translatør han var, fik han i 1851 Prisedaille paa Verdensudstillingen i London. I 1867 vakte hans elektromotoriske Maskine en Del Opsigt i Paris, men han fik dog

ingen særlig praktisk Udbytte heraf. De sidste 6 Leveaar af sin Tid fik han en Statsunderstøttelse paa 500 Rdl. aarlig.

Marts 1848 udbrød det slesvig-holstenske Oprør, og derefter Krig, der lagde stærkt Beslag paa Banens Materiel til Tropperansporter. Havde Selskabet haft en Række vanskelige Aar forud, blev det ikke bedre, da Kong Frederik VII kom paa Tronen efter sin Fader Kong Christian VIII's Død. I sidste Uge af Marts 1848 befordredes 8000 Militære til Roskilde, og i den efterfølgende Tid afsendtes der jævnlig Troppestykker, foruden at der daglig maatte etableres Stafetkørsler fra og til København.

Direktionen var utrættelig med at reklamere og paapege Naturskønheder, der kunde mødes paa Vejen til Roskilde, bl. andet det skønne Jægerspris, »hvortil det var ligesaa let at naa til, som til Dyre-

haven, thi de rejsende, som ankom til Roskilde med Toget, blev gratis befordret med Hestevogn fra Banegaarden til Havnen.«

Dette Arrangement maatte efter kort Tid ophæves, og Overenskomsten med Vognmændene ophørte, blot fordi det ellers saa fristende Tilbud fra Banen til de Passagerer, der ønskede at komme til Jægerspris, ikke fandt den Forstaaelse, som Banen havde regnet med.

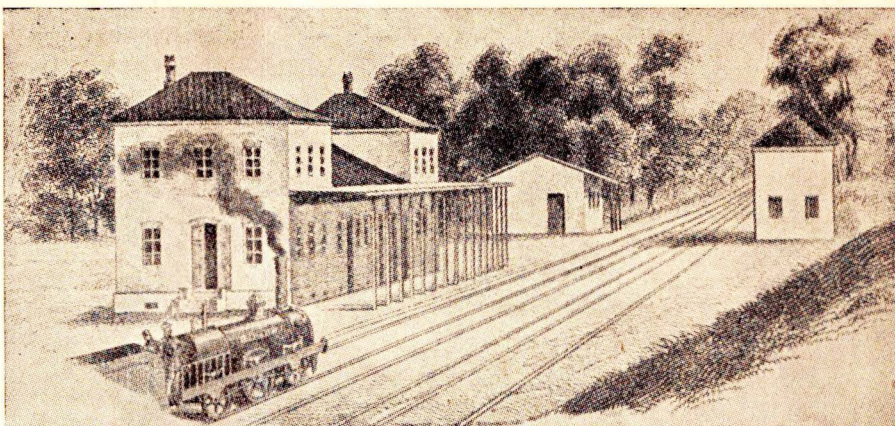
Da Udgifterne for Jernbanen atter var stigende, besluttede man at ophæve Moderationen for Tilbagereisen og samtidig forhøje Taksterne for Godsbefordringen, idet Direktionen dermed haabede paa en stigende Indtægt.

Denne udeblev, og til de skuffede Aktionærer blev det udtalt, at Hovedgrunden til dette sikkert var de politiske Forhold og Stilstanden i Kornhandelen. Man haaber dog nu, naar fredelige Forhold atter er

tilbage over Landet, at disse vil virke paa vort Foretagende med større Haab og Forventninger end tidligere, og man imødeser med Længsel Banens Forlængelse til Korsør.

Hverken Aaret 1851 eller 1852 bragte nogen Opgang for Banen, og da de i 1853 udbrød en alvorlig Kolera-Epidemi samt Dyrtid, var Virkningerne heraf ret følelig for Jernbanen. Efter dette syntes der at spores nogen Fremgang i Indtægterne, og 1854 viste saaledes et Overskud paa 34.458 Rdl. Igen i Aaret 1855 var der et Underskud paa 4770 Rdl., og April 1856 sluttede Direktionen sin Beretning med at meddele, at det Maal, som man i mange Aar havde ventet, nemlig den nye Banestrækning Roskilde—Korsør, var aabnet for Publikum, og man haaber, det vil betrygge Aktionærerne med en bedre Fremtid.

Saavel for Direktionen som Personalet, der maatte arbejde under Danmarks første Jernbanes vanskelige Forhold, var det vanskelige Tider. Alle arbejdede under det økonomiske Tryk, som den slunkne Pengekasse bevirkede; men trods disse trange Tider var Ar-



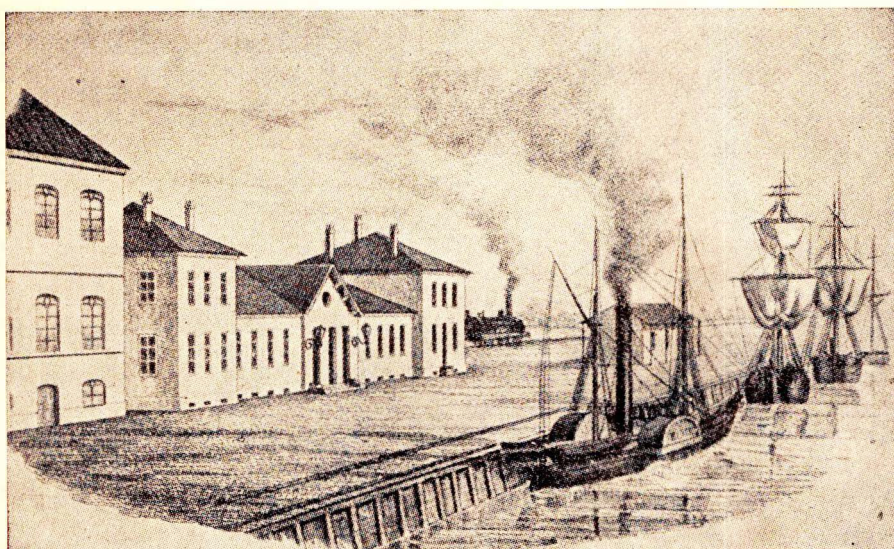
Sorø Station 1856



Slagelse Station 1856

bejdet præget af Sammenhold, idet alle betragtede det som en Selvføl-

ge at forrette Tjeneste, naar der var Brug for den. Fridage blev aldrig givet uden i særlig Anledning. Maskindirektør Busse fortæller, at en Lokomotivmester kun tog 2 Timer fri om Maaneden, nemlig naar han skulde klippes. Med Direktionen i Spidsen drog hele Banens Personale paa Udflugt til Roskilde hvert Aar den 26de Juni, som var Banens Fødselsdag, og alle havde glædet sig hele Aaret til denne Fest, hvor en lang Række Skaaler og Hurraraab blev udraabt for Direktionen, Banen og Personalet.



Korsør Station 1856





OXFORD
Biscuits

FRISKBAGT - FULDBAGT - SMØRBAGT

**A/s DANSK
ILT- & BRINTFABRIK**

VESTRE BOULEVARD 4
K Ø B E N H A V N V

TELEFON 5260 (3 Ledn.)

Generalagentur
W. Banzhaf A/s

Grundlagt 1910

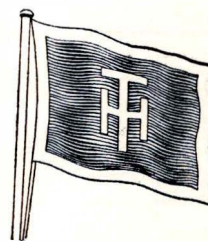
Kontormaskiner.

Vesterbrogade 41 B

Central 6614

BRUNKUL

IMPORT AF KUL - KOKS - CINDERS



TUXEN & HAGEMANN

Danmarks største Brunkulsforretning

AMALIEGADE 28

CENTRAL 5735

Floris Jacobsen & Co



St. Kongensgade 63 A . K.

Lyngby - Nærum Banen

Fabrik for Opbygning af

Calfax-Dæk

Leverandør til Stat og Kommune

Auto Service Station

Automobilhandel

C. C. Løvgreen & Co. A/S

*Henrik Steffensensvej 8 . Central 13602
- 13085*



RIEDEL & LINDEGAARD

Central 2648

Kingosgade 11

JERNBANEDRIFT i gamle Dage...

Arbejdet med Jernbaneanlægget gik dengang noget anderledes for sig end nu til Dags. Gravemaskiner var endnu ikke opfundet, og de smaa, smalsporede Lokomotiver havde man heller ikke. Man begyndte Arbejdet paa den fra Fortiden kendte Metode med Arbejdere, Trillebøre og Trilleplanker. Det var utrolige Mængder af Trilleplanker, der gik med. Det var saaledes, at der efter Arbejdets Fuldførelse var mægtige Dynger kasserede Trilleplanker til Salg. Det var et livligt Skue at se den store Mængde Arbejdere — hver med sin Hjulbør ved en stor Udgravning. De gik lige efter hinanden i lange Rækker med 30 eller flere i hver og fulgtes nøjagtigt ad. I en ellers stille Egn gav det ofte mere Liv end ønskeligt, naar disse mange Arbejdere kom til et nyt Arbejde, og det var ofte vanskeligt at skaffe Logi til dem alle.

Efterhaanden som det nye Banelegeme blev jævnet og bredt nok, blev der lagt Spor, og Transporten fortsattes derefter med Heste og Tipvogne. Disse havde almindelig Sporvidde og tog en ret stor Last — vist ca. 5 Tons — de fordrede derfor en bedre Planering med ret svage Stigninger end Nutidens smaa, smalsporede Vogne med 1 eller 2 Tons Last. Hestene for disse ældre Tipvogne var i Almindelighed udmærket tilkørl, saa de ved et Raab fra Kusken, som altid gik ved Siden af Vognen, sprang ud fra Sporet i det Øjeblik, Vognen selv kunde løbe forbi dem.

Bortset fra, at man i Oldtiden har slæbt Stenblokkene til Datidens Kolossal-Bygværker ad Stenspor, skyldes den første Anvendelse af Jernskinner den Tilfældighed, at en engelsk Jernværksejer i

1767, for at holde sin Højovn igang under en Jernriste, gav sig til at udstøbe sit overflødige Raajern i U-formede Render, der skulde bruges til Beslag for de Træ-Kørebæner, man ellers den Gang brugte i engelske Bjergværksejere. Oprindeligt var det Hensigten at sælge Skinnerne igen, naar Jernprisen vilde gaa i Vejret, men da det viste sig fordelagtigere at bibeholde Støbejerns-Skinnerne end at vende tilbage til Træsposene, var Jernba-

nens Opfindelse gjort, bortset fra, at der skulde gaa 60 Aar med flere engelske og franske Tilløb til en brugbar Dampvogn, før Englænderen George Stephenson kunde sætte et dampdrevet Lokomotiv ud at køre paa en Skinnevej. Det skete i 1825, da et Tog paa 34 Vogne, men med den samlede beskedne Vægt af 30 Ton, paa 65 Minutter gennemløb den 12,5 km lange Skinnevej fra Stockton til Darlington.

Hvorledes var Togene indrettede den Gang...

Alle Vognene var toakslede. Der var Personvogne med een I. Kl. og 3 II Kl. Kupéer og andre med 5 tredie Klasses Kupéer, de sidste alle i eet Rum. Belysningen var flade Olielamper i hver Kupés Endevæg, altsaa kun 2 Lamper i en hel tredie Kl. Vogn. Kupéerne

paa første og anden Klasse havde Sidegardiner. Betrækket var rødt Plys paa første Klasse og brunt eller graat Reps paa anden Klasse. Paa tredie Klasse var der kun Træsæder. Til Opvarmning havde man kun de saakaldte Fodvarmere, flade Kasser af Jernblik fyldt med



P E L S E



Vor Pelsafdeling kan tilbyde Dem de skønneste Pelse i Efteraarets nye Faconer f. Eks. som Tegningen til venstre i Prinsessefacon af graa, brune og hvide Lammeskind til . . .

..... Kr. **595,00**

Tegningen til højre viser en ungdommelig Fruekaabe i fineste Kalveskind, findes i Farverne brunt og sort, alle Størrelser

..... Kr. **495,00**

Desuden har vi et stort Udvalg i Jiggere i amk. Opossum og Lammeskind i alle Farver samt Pelse i Ræve, Persianerben, Føl, sort Seal og Bisambug.

Pelsene reserveres til senere Levering.

WADIL

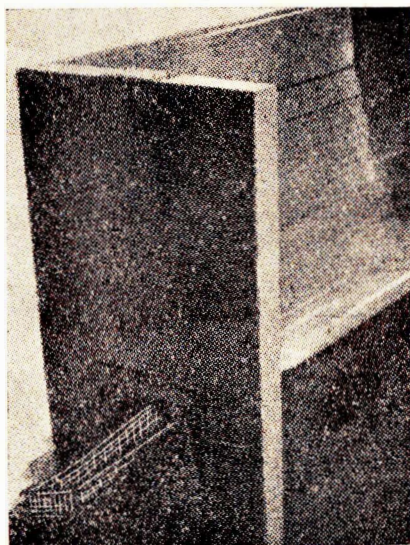
VESTERBROGADE 20 — CENTRAL 10606

varmt Sand, men de gjorde kun lidt Nytte, da de hurtigt blev helt afkølede.

Vandforsyningen var ogsaa i en slem Forfatning, saaledes maatte Togene ofte holde paa fri Bane, for at Lokomotiverne kunde faa den nødvendige Vandforsyning. Dengang tog man det heller ikke saa nøje med Personalet. Det fortælles, at da en Morgen et Tog skulde starte fra Viborg, udeblev Fyrbøderen, og man tog derfor Bybudet med i Stedet for. Det vakte nogen Opsigt paa Stationerne, da Bybudet stod der paa Maskinen med sin flotte Kasket. Maskinpersonalet havde ingen Uniformer.

Togpersonalet var i hvert Tog kun en Overkonduktør og en Underkonduktør, og disse havde intet med Billetteringen at gøre. Paa Mellemstationerne skulde Forvalteren — som Stationsforstanderen kaldtes — indsamle Billetterne fra de udstigende Passagerer, og for at sikre denne Indsamling ved Endestationerne var der anbragt saakaldte Endeperroner et Stykke uden for det yderste Sporskifte. Naar saa Ankomsttiden nærmede sig, vandrede Stationsforstanderen derud, og Toget holdt stille ved Billetperronen, til alle Billetter var indsamlet. Disse Perroner gik dog snart af Brug, og man kan jo heller ikke sige, at de fremmede Toggangen.

Om Sommeren og i godt Vejr kunde det jo endda gaa an med Forholdene, som de var, men om Vinteren var det ikke nogen behagelig Oplevelse at komme ud at køre med Toget. Ganske vist mødte Passagererne dengang paa den kolde Aarstid op med tykt Rejsetøj, Pelse, Tæpper og Fodposer, men de frøs alligevel, og det var jo ikke altid, at de kunde søge Varme i Togets eneste varme Rum — Postvognen.



Første Togopvarmning.

Der var om Vinteren ofte Snestandsninger paa over 14 Dage og mange paa 3 à 4 Dage, saa en Landsby kunde næsten være uds pist, inden det blev bedre Vejr og der kom Undsætning. I adskillige Tilfælde blev de Rejsende ved saadanne Standsninger indlogeret i Kostalde.

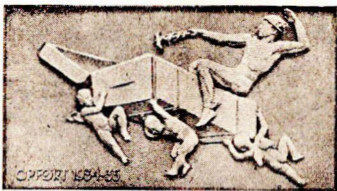
Efterhaanden blev der dog gjort en hel Del for at bedre Vilkaarene for Passagererne. For at faa bedre Varme lod man anbringe smaa, stedsebrændende Ovne til Koks. Disse Ovne var bygget efter samme Princip, som de senere saa almindelige Døgnbrændere, men for det første var de temmelig smaa, og for det andet forstod Personalet ikke at behandle dem; det resulterede ofte i, at Flammer og Røg slog ud af Rørene og tilsmudsede baade Kupé og Rejsende. Ov-

nene gjorde derfor kun Gavn i forholdsvist kort Tid, saa fremkom en tysk Opfindelse med smaa, vandrete Ovnør, som anbragtes under Sæderne og brændte dertil særlig fabrikerede Briketter. Disse varmede ret godt og jævnt, men de var dyre, og man fandt da paa at bruge Tørvekul i Stedet, hvorved imidlertid hele Systemet blev ødelagt, fordi Tørvekullene, som laa i en Bunke i Ovnørret, brændte ganske ujævnt, efter som Vinden var. Med en stærk Sidevind kom hele Bunken i Brand paa een Gang og gav da en alt for stærk Varme. Passagererne blev derfor først næsten stegt og maatte derefter sidde i Kulde paa Resten af Turen. Disse Varmeapparater holdt sig dog, lige til man gik over til Dampvarmelædninger gennem Toget, hvilket er det System, der anvendes den Dag i Dag — i hvert Fald i Tog med Lokomotiv.

Vogdenes Belysning...

Med Hensyn til Belysning i Vogdene blev der som Afløsning af de tidligere omtalte Lamper gjort Forsøg med en den Gang ny Belysning, der frembragtes af Fedtgas. En Del jyske Personvogne blev forsynet med Fedtgasbelysning, og denne kunde jo nemt overstraale de gamle, flade Olielamper, men der var dog mange Ulemper ved denne Belysningsform. For det første var der den modbydelige Stank, der altid følger med Fedtgas og vanskeligt kan holdes ude, da Gassen tærer paa Rørenes Sammenføjninger og lignende, dernæst Pasningen, som fordrede, at Togpersonalet skulde tænde Lamperne fra Vogntaget, da man dengang ikke havde Gennemgangsvogne og heller ikke kendte de saakaldte Vaageblus. Den væsentligste Ulempe var vel nok den Fare, der fulgte med de store Beholdere med sammenpresset Gas. Tilhængere af Systemet fremhævede den store Sikker-

HOTEL ASTORIA



Jernbanemærker

100 forsk. danske Stats- og Privatbanem. Kr. 4,00
120 forsk. danske Stats- og Privatbanem. Kr. 6,00
+ Porto. — Udvalg i Jernbanemærker tilsendes
paa Forlangende.

N. S. Nedergaard & Søn

Skive

Grundl. 1885

Postgiro 11932

Reserveret K. D.

$\frac{A}{S}$ Ravnkilde & Co.

Jagtvej 213—215
København Ø

Telefon Ctr. 11808
Rigstelefon 260

J. B. Schilder
SKRÆDDERI

NØRREGADE 7

CENTRAL 2058

Hasselbo & Krogh

Trikotage en gros

N. Hemmingsensgade 12 . Ctr. 1764, 1977, 3367

Henrik Filtenborg

Kompagnistræde 20 . København K . Ctr. 4406 - 4469

CIRKUS REVYEN . Dyrehavsbakken, Klampenborg.

Oscar Holst præsenterer:

**CIRKUS
REVEN
1947**

✠ Hans W
✠ Gunnar Lemvig
✠ Dagmar Olsson
✠ Elga Olga
Verdens Danseren
✠ Gil Johnson
✠ 3 Raisner
✠ Gerda og Børge Danoesti
samt øvrige store Program

Forestilling: Hverdag Kl. 19,15 og Kl. 21,15.
Søn- og Helligdag: Kl. 15,30, 17,30, 19,30 og 21,30.

Folketidende

RINGSTED . SORØ . HASLEV

Egneses Blad

hed, der laa i, at Ledningerne fra Beholderne var anbragt uden paa eller under Vognene, men den Sikkerhed var noget problematisk, for ved Uheld som Sporafløb, Sammenstød eller lignende, var det første, der gik itu, de tynde Gasrør under Vognene, og saa straaledede Gassen frit ud i Luften, til den traf en aaben Ild, hvorefter et helt Tog i Løbet af et Øjeblik kunde blive et rygende Baal.

Toiletterne...

Et andet Problem, der omfattedes med stor Interesse, var Indretningen af Toiletter i Togene. I den første Jernbanetid var der ikke meget Brug for en saadan Indretning, da Togene holdt ved alle Stationer og havde Tid nok, saa de kunde vente paa Passagererne. Senere, da man fik hurtigere Tog med færre Ophold, blev der ved Opholdenes Fastsættelse ogsaa taget Hensyn til nødvendige Ærinder. Et Fremskridt var det dog, at enkelte Vogne blev forsynet med Toiletrum. Disse Vogne havde en lille 2. Kls Salon til 6 à 8 Passagerer, der var en Sofa i den ene Ende, et rundt Bord i Midten og nogle Lænestole omkring dette. Fra Salonen — der var forbeholdt Damer paa længere Rejser — var der Indgang til et lille Toiletrum med Kloset. Et andet Toiletrum var anbragt ved Siden af det første og havde Indgang fra en Bremsekupé, saaledes at man for at komme dertil maatte staa af ved en Station og gaa ind i nævnte Bremsekupé og forblive her, til Toget standsede næste Gang.

Sikkerheden...

Sikkerheden paa Banerne var dengang meget minimal, hvilket da ogsaa gav sig klart Udtryk i en hel Del Jernbaneulykker. I Begyndelsen var alle Konduktørerne anbragt paa aabne Sæder paa Taget

af Vognene. Den forreste Vogn var da altid en Bremsevogn, og mellem den og Maskinens Dampfløjte var der en Forbindelsessnor. Der var fra disse Sæder et udmærket Overblik over Toget, og Konduktøren havde altsaa i paakommende Tilfælde Forbindelse med Maskinen, men man kan jo ikke



Udvendig Billettering i gamle Dage.

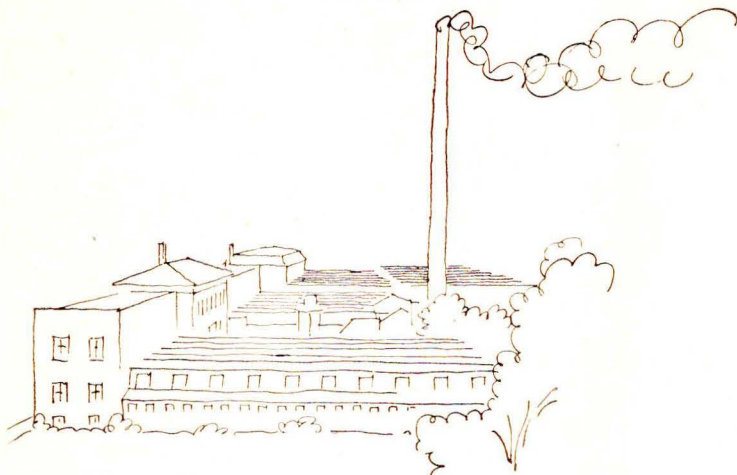
nægte, at det var en kold Omgang ved Vintertid. Senere med de hurtigere Tog maatte dette System da ogsaa forlades, og man gik da over til at anbringe en saakaldt Togline ned langs Toget; der blev anbragt en Slags Krog i Kanten af Vogntagene, og i disse lagdes en tynd Snor, som gik lige fra den bageste Vogn til Maskinens Dampfløjte.

I Forbindelse hermed var Spørgsmaalet om Togenes Opbremsningsevne. Man havde i Be-

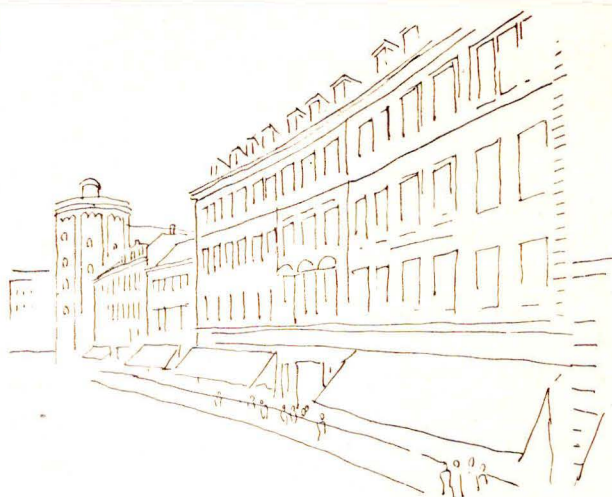
gyndelsen kun Konduktørernes Haandskruebremser at stole paa, men denne Bremsning var i de større og mere hurtiggaaende Tog langt fra betryggende. Haandbremsene blev først skruet til efter Signal fra Maskinen, men disse Signaler blev ikke altid hørt, og i bedste Fald tog Bremsningen alt for lang Tid. Nu er dette Problem løst ved Hjælp af Trykluft- eller Vakuumbremser, der dirigeres fra Maskinen, medens Passagererne eller Togpersonalet i Nødtilfælde kan bringe Toget til Standsning ved at trække i den med Lokomotivets Bremsesystem forbundne Nødbremse.

I gamle Dage — ja langt ind i vort Aarhundrede — benyttede man i Almindelighed ikke Stenballast af Skærver eller Ral, men Sporet var lagt i Grus. Dette gav Anledning til en om Sommeren ganske skrækkelig Støvpilge, der grisede alt til. Den holstenske Bane gjorde her et Forsøg forud for sin Tid, idet den prøvede at vande Banen, en efter vor Tids Tænkemaade fuldstændig fantastisk Tanke. Lige bag ved Tenderen blev indkoblet en Vandvogn i Persontogene. Den var paa Størrelse med en høj, aaben Godsvogn paa 2 Aksler og var forsynet med Vandingsrør fornedet paa tværs over Sporene og Ballasten, med fine Vandingsrør som paa vor Tids Gadevandvogne. Vognen blev fyldt med Vand paa Endestationerne, men Forsøget varede kun een Sommer, da Vandet selvfølgelig ikke kunde strække til.

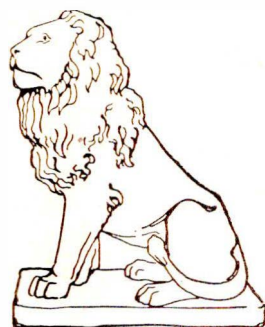




Aktieselskabet Holger Petersens Fabrik,
Tagensvej 85, København



Hovedforretningen, Købmagergade 44,
København.



AKTIESELSKABET

HOLGER PETERSEN

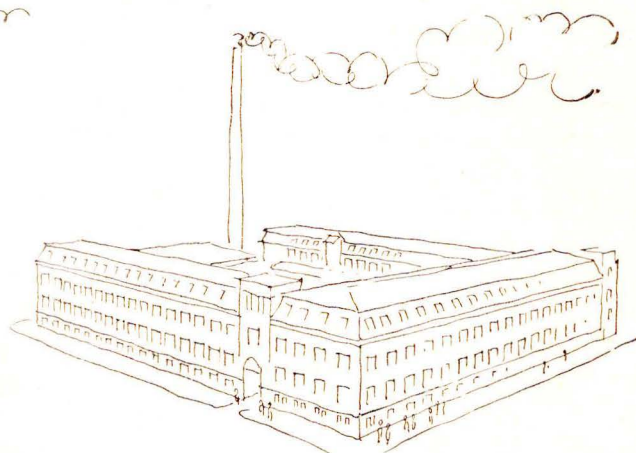
IMPORT

FABRIKATION

EXPORT



Holger Petersens Handels- & Fabriksaktiebolag,
Stockholm.



Fabriksaktiebolaget Skandinavien,
Malmö.

HISTORIER fra Indvielsen...

For 100 Aar siden var København en By paa Størrelse med Aarhus i Dag. Selvfølgelig meget mere smaabypræget, klemmt inde bag de grønne Volde, men dog med Storstadsdrømmene i Svøb.

I 1847 var København præget af Jernbanen. Man talte om Baner, man tænkte paa Baner, og man fulgte med Interesse Arbejdet paa Strækningen fra København til Roskilde. I England var der bygget mange Baner, og i 1846 var der aabnet en Bane fra Altona til Kiel. Den hed meget pompøst »Kong Christian den Ottendes Østersøbane«, men det var ogsaa det eneste danske, der var ved den — den ejedes af et tysk. privat Firma.



Saa kom endelig den Dag, som København saa længe havde set hen til. Der var efter Datidens Forhold samlet en endog meget stor Menneskemængde paa Perronen i København — om nogen Banegaard i nutidig Forstand kunde man ikke tale —, da det første Tog mod Roskilde skulde afgaa. Et stort, indbudt Selskab, fornemt klædt, og med Kong Christian den Ottende i Spidsen tog Plads i Vognene, men saa opdagede man, at de indbudte Honoratiores, der var inviteret med Dame, alle var alene — ikke een havde ifølge Datidens Skildringer vovet at tage sin Hustru med paa den farlige Køretur. En af Festtogets Ledere traadte ud paa Perronen og spurgte, om ikke nogen af de forsamlede Damer,

der nysgerrigt fulgte Forberedelserne til Afrejsen, vilde have den Ære at være den første Dame, der kørte med Tog i Danmark.

Alle Damerne trak sig et Skridt tilbage. Ingen ønskede at være Pioner paa dette Omraade — og Herrerne i Vognene saa i øvrigt ogsaa ud, som om de helst vilde kravle ned paa Perronen igen.

Svensk Amazone første kvindelig Passagerer...

Det saa for Alvor ud til, at Danmarks første Jernbanetog skulde begive sig ud paa sin Jomfrurejse uden een eneste kvindelig Passager. Men saa trængte en ung Dame sig frem og sagde paa klingende Svensk, at hun meget gerne vilde med, hvis hun maatte tage sin Mand med. Det maatte hun gerne, og under Køreturen til Roskilde fortalte hun, at hun og hendes Mand var paa Bryllupsrejse, og at de havde set alle Københavns Seværdigheder. Nu vilde de tage Chansen for ogsaa at faa den nyeste med. Det er næppe nødvendigt at tilføje, at den svenske Amazone var hele Selskabets Yndling paa Køreturen og ved den efterfølgende Frokost og Festmiddagen i Roskilde.

Det varede dog ikke længe, før de københavnske Damer fik Smag for den nye Befordring. Det blev moderne at have prøvet at køre med Jernbane. Ogsaa i Aarhus fulgte man med Interesse det nye, tekniske Vidunder, og naar Aarhusianerne en sjælden Gang kom til Hovedstaden, skulde de ogsaa prøve en Tur.

Engelsk Bane skulde forbinde Vesterhav og Østersø...

Danmark kom sent med i Jernbanernes Eventyr. I 1767 var Skinnerne blevet opfundet af en Engländer, *Reynolds*, mens Englænderen *Jessop* i 1789 opfandt Jernbanehjulet efter det Princip, der stadig anvendes. I 1803 opfandt Englænderen *Trevithick* det første Lokomotiv, og i 1814 aabnede *George Stephenson* sin Lokomotivfabrik i Newcastle. Han anlagde ogsaa Verdens første Jernbane, der gik mellem Stockton og Darlington i England. Lokomotiverne var dog ikke saa driftssikre, at man lod dem køre med Passagerer. De befordrede kun Kulvogne fra Minerne, mens Passagertrafikken blev klareret med hestetrukne Tog. Denne Bane blev aabnet i 1814, og i 1830 afsluttede Stephenson Arbejdet paa Banen mellem Liverpool og Manchester. Her vandt han en Lokomotivkonkurrence med en Førstepræmie paa 10.000 Kr.



De engelske Finans Kredse, der spændt havde fulgt Stephensons Eksperimenter, anerkendte nu, at Jernbanen og Lokomotivet var en Kendsgerning. Samtidig med at man aabnede Arbejdet paa flere Baner i England, saa de engelske Selskaber sig om paa Kontinentet for at finde egnede Pladser. Man slog først ned paa den omtalte Christian den Ottendes Bane, der skulde forbinde Vesterhavet og Østersøen. Den danske Regering var meget tilbageholdende i sin Begjstring over Planen, som betød Nedgang i Øresundstolden, der var en af Statens væsentlige Indtægtskilder, men stillet over for Udviklingens Krav maatte man bøje sig. Men Banen fik dog ingen Støtte fra dansk Side.

Byerne nervøse for Konkurrencen med Jernbanen...

Heller ikke indrepolitisk var man interesseret i Jernbanerne. De mindre Købstæder var nervøse for, at Banerne vilde forrykke den økonomiske Ligevægt ved at gøre det for let for Oplandets Folk at søge til de større Byer, hvor Udvalget i Forretningerne var bedre. Desuden troede man ikke paa, at Banerne kunde blive rentable, Landevejstrafiken vilde overvinde Togene, hævdede man.

Indvielsesfesten i Roskilde slut-

tede med, at Kongen kørte hjem til København — men ad Landevejen. Majestæten havde faaet nok af Togget for det første Stykke Tid. Jernbanen gik ind i Hverdagen, og i de kommende Aartier arbejdede den sig støt fremad og bredte sig over hele Landet. Den første Udvidelse gik til Korsør, hvor Banen fik Forbindelse med Dampskibsfarten til Aarhus, Nyborg, Flensborg og Kiel.

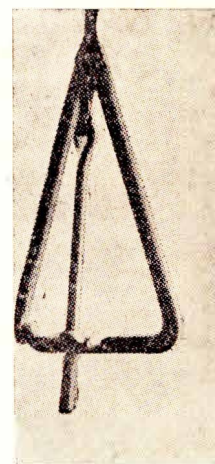
Banenvogteren bar høj Hat — til Uniformen...

Udviklingen i de 100 Aar har været fantastisk. Selv om den første Bane ikke var »Statsbane«, men et privat Foretagende, findes der stadig Optegnelser fra dengang, og det giver et morsomt Billede at sammenligne 1847 med 1947.

Sommerkøreplanen 1847 omfattede tre Tog daglig fra København til Roskilde. Nu kører der 86 Tog hver Dag paa Strækningen. I 1848 befordrede Banerne ialt en kvart Million Passagerer. I Fjor var Tallet 81 Millioner. Det er blevet dyrere at rejse. I 1847 kostede Billetten fra København til Roskilde tre Mark — eller a. en Krone —, i Dag er Prisen 2 Kr. 50 Øre.

I 1847 kendte man hverken Telegraf eller Telefon. Meddelelserne sendtes langs Banen pr. optisk Telegraf. Høje Master var rejst ved Siden af Skinnerne. De stod saa

tæt, at man kunde se den ene fra den anden, og Meddelelserne sendtes nu af Sted paa den Maade, at Banenvogteren — der til Uniformen bar høj Hat — vippede op og ned med de lange Arme, der sad paa Mastens Top. I Dag er Telegraf, Telefon og Fjernskriver i Gang paa alle større Stationer.



Afgangsklokke
fra
Kolding St.

Selv en saa lille Ting som Afgangssignalet er ændret væsentligt. Det var en hel Ceremoni at sende et Tog af Sted i 1847. Fem Minutter før Togets Afgang gav Overconducteuren et Stød i Signalføjten. Det betød ifølge Reglementet, at »Passagerne kunde indlades i Vognene«. Samtidig ringede en Klokke vedvarende paa Stationen, og to Minutter før Afgang ringede Klokken atter. Naar Toget skulde af Sted, fløjtede Overconducteuren igen, hvorefter Lokomotivføreren gav to korte Stød og derefter en lang Tone med Dampfløjten paa Lokomotivet. Først efter denne Udfoldelse af Lydeffekter satte Toget sig langsomt i Bevægelse.

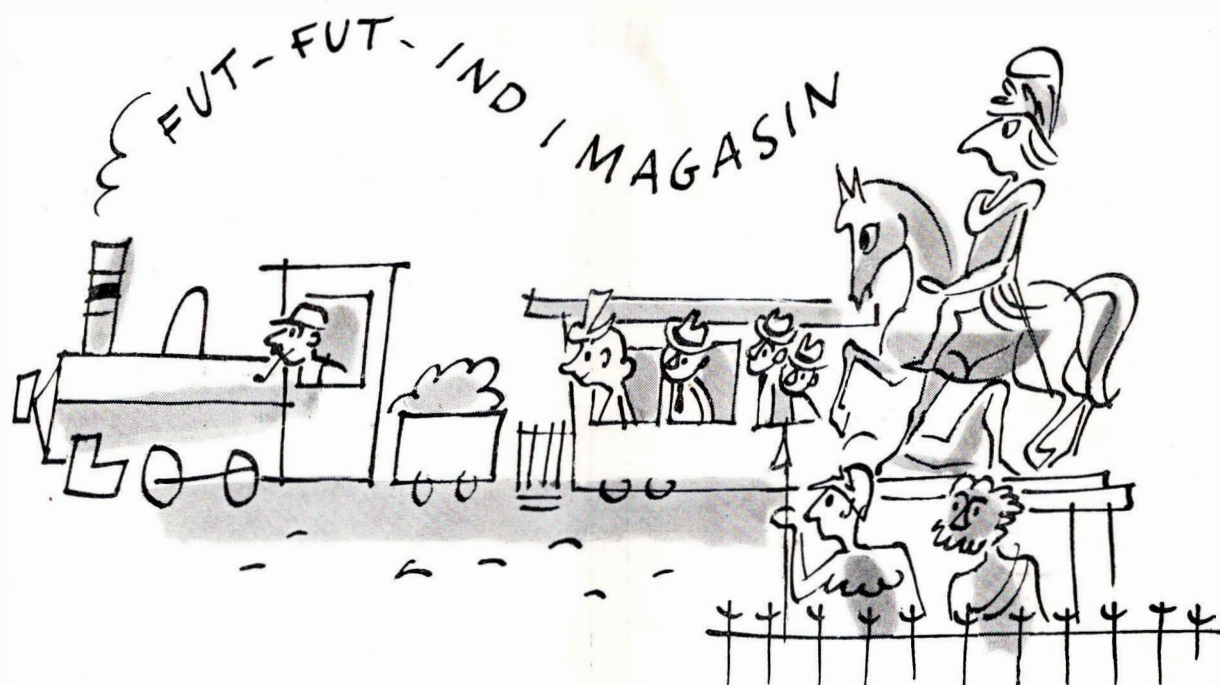
En af Grundene til, at man maatte advisere i saa god Tid før Afgang, var maaske den, at Togene ikke havde Toiletter. Først i 1879 fik Banen Toiletter. De var indrettet i Rejsegodsvognene og maatte kun bruges af 1. og 2. Klasses Passagerer. 3. Klasse maatte ifølge det noget udemokratiske Reglement

LIND HANSEN



KULTORVET 14 · C. 6288

LEVERANDØR AF CLICHEER
OG BILLED MATERIALE
TIL DE MEST BETYDENDE
DAG- OG UGEBLADE I KØ-
BENHAVN OG PROVINSEN



A/s O. F. A S P

Specialfabrik for

Nitrocelluloselakker og Industrilakker



Lakker og Emailler til ethvert industrielt Brug



Vort tekniske Laboratorium er til Tjeneste med Vejledning og tilrettelægger gerne specielle Arbejdsmetoder.

KØBENHAVN S . *Telefon Central 65 — Lokal 12 og 22*

Dansk
Industri
Syndikat

Johs. Rosted

København V
Vesterbrogade 107C
Tlf. Central 2420

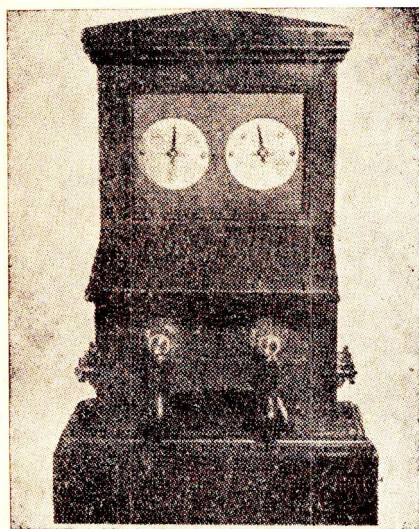
A/s Det Nordiske
Kamgarmspinderi

SØNDERBORG

GIESEGAARD
SKOVDISTRIKT
&
SAVVÆRK

KVÆRKEBY TLF. 31

kun »tilstedes Adgang til disse Retirader undtagelsesvis og under særlige Omstændigheder«.



Telegrafapparat.

Den første Banes Personale var paa 100 Mand, hvoraf alene de 25 var ansat til Betjening af den optiske Telegraf.

Tidens Tankegang...

Den første Banegaard i København var en ret anseelig Træbygning med to Taarne; den laa Syd for Frihedsstøtten, netop paa det Sted, hvor den nuværende Hovedbane-gaards Afgangshal ligger. Man havde fra Selskabets Side ønsket at føre Banen nærmere ind til Byen, men dette strandede paa, at Hovedstaden bestandig var en Fæstning; thi skønt dens Volde allerede i 1807 havde vist det umulige i at modstaa et fjendtligt Bombardement, ansaa de endnu i et Tiaar efter Banens Aabning for hellige og ukrænkelige.

Betegnende for Tidens Tankegang er det, at man ventede stor Trafik til Valby Station, særlig paa Sommersøndage af Besøgende til Frederiksberg Have, hvorfor man anlagde dette Stykke af Banen med Dobbeltspor. Da disse Forventninger bristede, blev det ene Spor se-

nere fjernet og anvendt andetsteds. — Personvognene var ikke flere, end at de hver Nat omhyggeligt blev sat ind i en tolvkantet Remise med Drejeskive i Midten. — Til Ledelse af Driften maatte man, da Telegrafen først i 1854 naaede den fornødne Udvikling, i de første Aar bruge Maste-Signalering med Kurve eller Vinger fra det ene Banevogterhus til det andet, men da der kun gik tre daglige Tog i hver Retning, kunde man nok klare sig dermed.

Det ny Befordringsmiddel var straks Genstand for en Del Ængstelse; nogle mente endog, at det vilde blive nødvendigt at anbringe Plankeværker langs Banen, for at ikke de rejsendes Sanser skulde blive ganske forvirrede ved Udsynet til de hurtigt forbifarende Genstande. Og ved Banens Aabnings-højtidelighed var ganske vist Kongefamilien i Toget til Roskilde, med ved Afgangen ansaa man det

nødvendigt at spille »Beskærm vor Konge, store Gud«.

Men Dagen efter var en Søndag, og der blev stor Publikums-Tilstrømning. Selvfølgelig slog Banens Materiel ikke til, og navnlig skal det have været galt en Søndag Aften ved Tilbageturen fra Roskilde, hvor alle Slags Kreatur- og Pakvogne maatte tages i Brug, og endda adskillige rejsende ikke kom med, saa at de truede med at leje Ekstrapost paa Jernbanens Regning, da Toget afgik Kl. 9 under Hujen og Skrigen fra »de Efterladte«. — I de første Aar maatte der jævnlig køres Ekstrature, navnlig Timekørsel til og fra Valby.

»Mærkværdigheden« vaa saa stor, at da Upsala Universitetets Studenter i 1852 gæstede København, var en af Programmets Forlystelser en Jernbanetur til Valby. Den lille Bane var nemlig den eneste i Skandinavien, og Turen var altsaa lidt af en Sensation.

H. C. ANDERSEN og Dampvognen...



Da mange af mine Læsere ikke have seet en Jernbane, vil jeg først see at give et Begreb om en saa-

dan. Vi ville tage en almindelig Landewei, den kan løbe lige, den kan slaa en Bugt, det er det Sam-

CHAUSSON-RUTEBIL



En af de 56-Pass. Chausson-Rutebiler, der er leveret til D. S. B.

Skandinavisk Motor Co. A/S

K Ø B E N H A V N — O D E N S E

De Danske Mejeriers Fællesindkøb og Maskinfabrik

A. m. b. A.

København

Kolding

me, men jevn maa den være, jevn som et Stue-Gulv, og derfor sprænge vi ethvert Bjerg, som stiller sig for den, vi bygge paa stærke Buer en Bro over Sumpe og dybe Dale, og naar da den jevne Vei er for os, lægge vi der, hvor Hjulsporene ville gaae, Jernskinner, om hvilke Vognhjulene kunne gribe fat. Dampmaskinen spændes foran med sin Mester paa, der veed at styre og standse den. Vogn kjædes ved Vogn med Mennesker eller Qvæg, og saa kjører man.

Paa ethvert Sted af Veien vides Time og Minut, naar Vognrækken vil indtræffe, man hører ogsaa milevidt Signalpibens Lyd, naar Toget er i Fart, og rundt om, hvor Biveie for almindelige Kjørende og Gaaende skjære Jernbanen, slaar

den opstillede Vagt Træbommen ned for dem, og de gode Folk maa vente, til vi have passeret; langs Banen, alle de Mile den strækker sig, er smaa Huse reiste saa langt fra hinanden, at de, som staae Vagt, kunne see hinandens Flag og belids vide at holde Banen reen, at ingen Steen eller Qvist ligger over Skinnerne.

See, det er en Jernbane! jeg vil haabe, man har forstaaet mig.

Jeg vil ikke negte, at jeg havde forud en Fornemmelse, som jeg vil kalde Jernbane-Feber, og denne var paa sit Høieste, da jeg traadte ind i den storartede Bygning, hvorfra Vognrækken kjører ud. Her var en Trængsel af Reisende, en Løben med Kofferter og Natsække, en Susen og Surren af Maskiner, som

Dampen væltede ud af. Man veed første Gang ikke ret, hvor man tør staae, at ikke en Vogn eller en Dampkjedel eller en Kasse med Reisegods skal flyve over os; rigtignok staaer man sikker paa en fremspringende Altan. Vognene, man skal ind i, ligge i Række tæt op til den, som Gondoler ved en Quai, men nedenfor i Gaarden krydser, som Trolddoms-Baand, den ene Jernskinne den anden, og det er ogsaa Trolddoms-Baand, som den menneskelige Kløgt har slagen; til disse skulde vore magiske Vogne holde sig, komme de udenfor Tryllebaandet, ja, saa gjelder det Liv og Lemmer. Jeg stirrede paa disse Vogne, paa Locomotiver, løse Karrer, vandrende Skorstene og Gud veed hvad, de løb som i en

Hotel TERMINUS KØBENHAVN

ASSURANCE-COMPAGNIET
BALTICA
Bredgade 42 - Cent. 4058
Afdelingskontorer overalt i Danmark

*- der har vi
forsikret*





Kør sikkert - *kør paa Firestone*

Sikkerhed og Holdbarhed er to af de fornemste
Egenskaber, der kendetegner Firestone Dækkene.

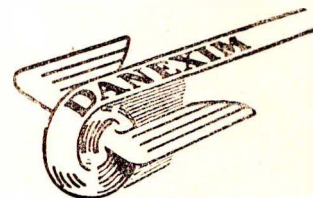
Firestone

giver derfor altid flest Kilometer pr. Krone.

Skandinavisk Motor Co. A/S
København - Odense

AKTIESELSKABET

DANEXIM - Padborg



Telegram «DANEXIM»

Internationale Transporter

med egne Kontorer i:

**Padborg - Esbjerg - København - Frederikshavn - Hirtshals
Gedser - Aarhus - Krusaa - Flensburg**

anbefaler sig ved alle Speditions- og Transsportforretninger.

SPECIALTRANSPORTER

af levende Dyr og letfordærlige Varer til og fra Udlandet.

Billige Samlevognsrater til og fra det sydlige Udland.

Trylleverden imellem hverandre; Alting syntes at have Been! og nu denne Damp og denne Susen i Forening med Trængselen for at faae Plads, denne Stank af Tælle, Maskinernes taktmæssige Gang og den udladte Damps Piben og Snøften forstærkede Indtrykket, og er man her, som første Gang, da tænker man paa at vælte, brække Arme og Been, springe i Luften eller knuses ved at støde sammen med en anden Vognrække; men jeg troer, at det kun er første Gang, man tænker derpaa.

Vognrækken her dannede tre Afdelinger, de to første ere magelige lukkede Vogne, aldeles som vore Diligencer, kun meget bredere, den tredje er aaben og utrolig billig, saa at selv den fattigste Bonde tager med, det bliver ham mindre dyrt, end om han skulde gaae den lange Vei og styrke sig i Verts- huset eller overnatte paa Reisen. — Signalpiiben lyder — men den lyder ikke smukt, den har meget tilfælles med Svinets Svanesang, i det Kniven trænger det gennem Halsen; man sætter sig ind i den magelige Kareth, Conducteuren lukker Døren i for os, og tager Nøglen til sig, men vi kunne lade Vinduet gaae ned, nyde den friske Luft uden at frygte for nogen Uleilighed af Lufttrykket; man har det aldeles som i enhver anden Vogn, kun mere mageligt, man udhviler sig her, naar man kort forud har gjort en angribende Reise.

Den første Fornemmelse er en ganske sagte Rykken i Vognene, og nu ere Kjæderne spændte, som holde disse sammen; Signalpiiben lyder igjen, og Farten begynder, men langsomt, de første Skridt gaar det sagte, som om en Barnehaand trak den lille Vogn. Hurtigheden tager umærkeligt til, men Du læser i din Bog, seer paa dit Kort, og veed endnu ikke ret, om Farten er be-

gyndt, thi Vognen glider som en Kane paa den jevne Sneemark. Du seer ud af Vinduet og opdager, at Du jager afsted, som med Heste i Galop; det gaaer endnu hurtigere, Du synes at flyve, men her er ingen Rysten, intet Lufttryk, Intet af hvad du tænkte Dig ubehageligt!

Hvad var det Røde, der som et Lyn foer tæt forbi? Det var en af de Vagthavende, der stod med sin Fane. See kun ud! og de nærmeste ti til tyve Alen er Marken en pilsnar Strøm; Græs og Urter løbe i hverandre, man faaer en Idee om at staa udenfor Jorden og see den dreie sig; det piner Øiet at hefte det længe i samme Retning; men Du seer nogle Favne længere bort, da bevæge sig de andre Gjenstande ikke hurtigere, end vi see dem bevæge sig, naar vi kjøre godt, og længere ud mod Horizonten synes Alt at staae stille, man har ganske og aldeles Skuet og Indtrykket af den hele Egn.

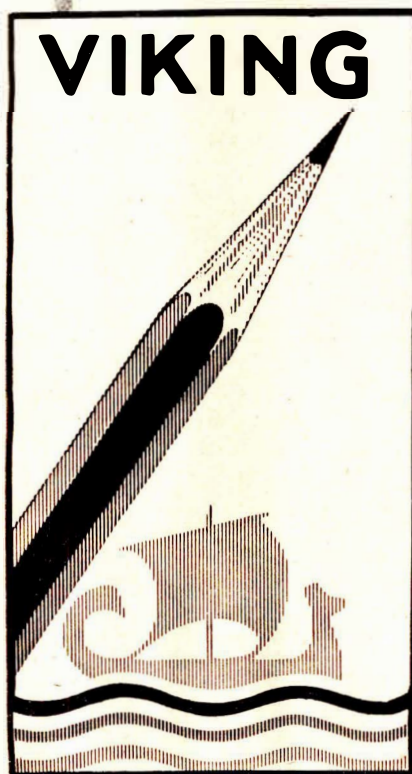
Saaledes just skal der reises

gjennem flade Lande! Det er, som By ligger tæt ved By; nu kommer een, nu atter een! man kan ret tænke sig Trækfuglens Flugt, saaledes maae de lade Byerne efter sig. De almindelige Kjørende, som man seer paa Sideveiene, synes at holde stille, Hestene foran Vognene løfte Fødderne, men de synes at sætte dem igjen paa samme Sted, og saa ere vi dem forbi.

Det er en temmelig bekjendt Anecdote om en Americaner, der første Gang kjørte med Dampvogn, at han, ved idelig at see den ene Milepæl fare forbi efter den anden, troede, at han kjørte over en Kirkegaard og saa Monumenter; jeg skulde derfor ikke anføre den, men den characteriserer ganske Hurtigheden, og jeg havde den i Tanker, skjøndt man her ingen Milepæle seer, de røde Signal-Faner maatte da vare det, og den samme Americaner kunde have sagt her: hvorfor ere alle Mennesker i Dag ude med røde Faner!

Jeg vil derimod fortælle, at da vi foer forbi et Plankeværk, som jeg saa forkortet til en Stang, sagde en Mand ved Siden af mig: »see nu ere vi i Fyrstendømmet Cöthen«, og saa tog Manden sig en Priis, bød mig ogsaa Daasen, jeg bukkede, prøvede Tobakken, nøs og spurgte saa: »hvorlænge ere vi nu i Cöthen«. — »O,« svarede Manden, »der vare vi ude af, idet De nøs!«

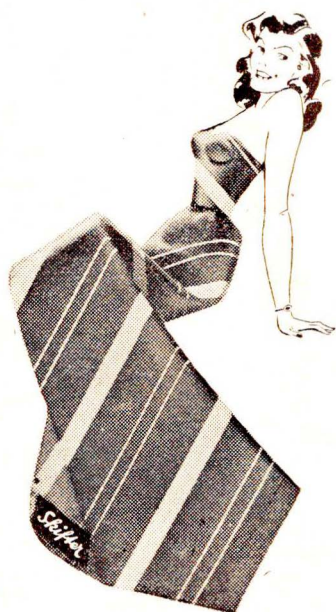
Og dog kunne Dampvognene gaae dobbelt saa hurtigt som her; hvert Øieblik er man ved en ny Station, hvor Passagererne skulle sættes af og andre optages, Farten bliver herved formindsket, man standser et Minut, og ind af de aabne Vinduer række Opvarterne os Forfriskninger, lette og solide, ganske som vi behage! de stegte Dyer flyve, for Betaling, bogstave- lig talt lige ind i Munden, og saa



HØJGAARD & SCHULTZ ^A/_S

CIVILINGENIØRER OG ENTREPRENØRER

KØBENHAVN N. EWALDSGADE 9

**Skifter
SLIPS***Dagbladet***KØBENHAVN***afhjælper et Savn.*

Bestil Bladet hos Deres Forhandler eller
tegn Abonnement direkte, Central 14127

ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

HOVEDKONTOR: KØBENHAVN

25 Afdelinger og
55 Kontorer i Provinsen

Andelskapital og Reserver:
28,6 Millioner Kroner

jager man afsted, sladrer med sin Nabo, læser i en Bog, eller skotter til Naturen, hvor tidt en Skare Køer med Forbauselse dreier sig rundt, eller nogle Heste rive sig løs og flygte, fordi de see, at tyve Vogne kunne komme frem i Verden foruden dem, og det endnu hurtigere, end om de skulde hjælpe til, og saa er man pludselig igjen under Tag, hvor Vognrækken standser, man har kjørt sine femten Miil i tre Timer, er i *Leipzig*. Samme Dag, fire Timer efter, gaaer det herfra igjen en lignende Vei-Længde i samme Tid, men gennem Bjerge og over Floder — og saa er man i *Dresden*.

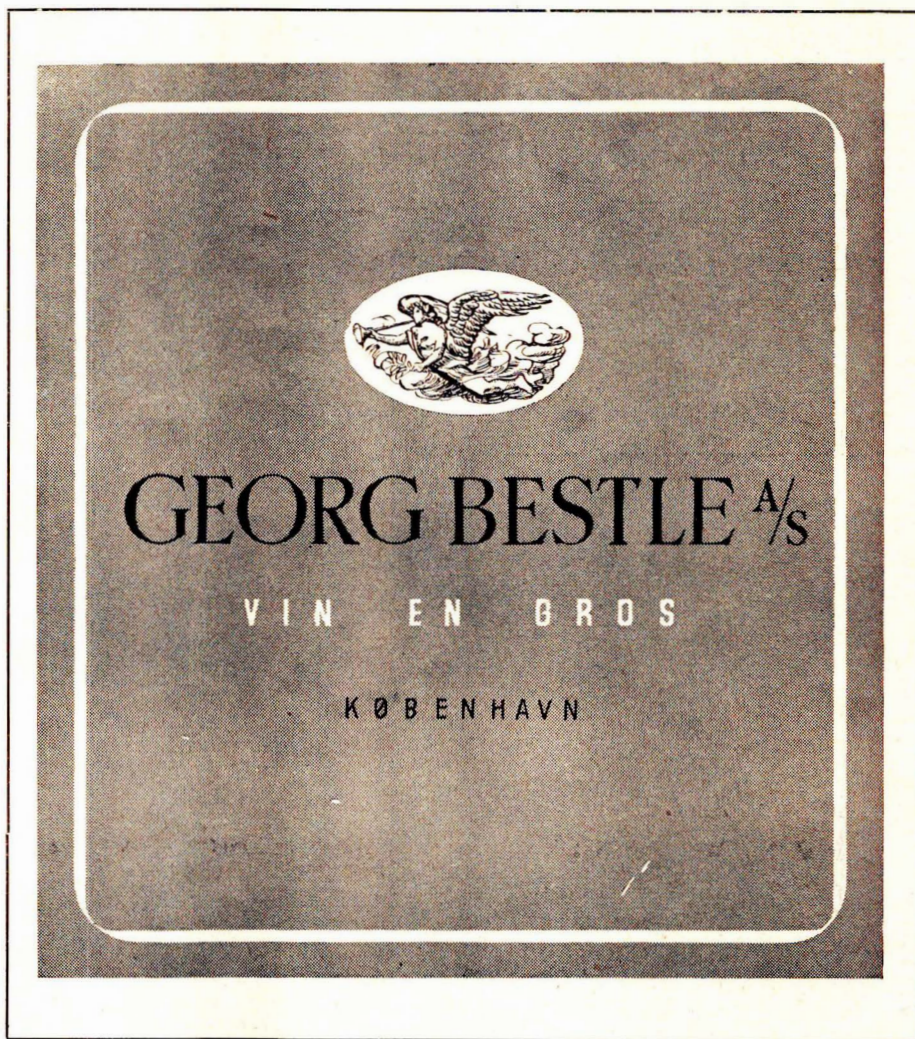
Jeg har hørt Flere sige, at ved Jernbanerne var al Reise-Poesi borte, og at man foer det Smukke og Interessante forbi; hvad det Sidste angaar, da staaer det jo Enhver frit for at blive, paa hvilken Station han vil, og der see sig om, til den næste Vognrække kommer, og hvad det angaaer, at al Reise-Poesi forsvinder, da er jeg af en særdeles modsat Mening. Det er i de snevre fuldpakkede Reisevogne og Diligencer, at Poesien forsvinder, man bliver her sløv, man plages i den bedste Aarstid af Støv og Hede, og om Vinteren af slette Veie: Naturen selv faaer man ikke her i større Portioner, men vel i længere Drag, end i Dampvognen.

O, hvilket Aandens Størværk er dog denne Frembringelse! man følger sig jo mægtig som en Oldtids Troldmand! vor magiske Hest spænde vi for Vognen, og Rummet forsvinder; vi flyve som Skyerne i Storm, som Trækfuglene flyve! vor vilde Hest fnyser og snøfter, den sorte Damp stiger ud af hans Næseboer. Raskere kunde ikke *Mephistopheles* flyve med *Faust* paa sin Kappe! vi ere ved naturlige Midler i vor Tid lige saa stærke, som man i Middelalderen har troet, at kun Djævelen kunde være det! vi ere

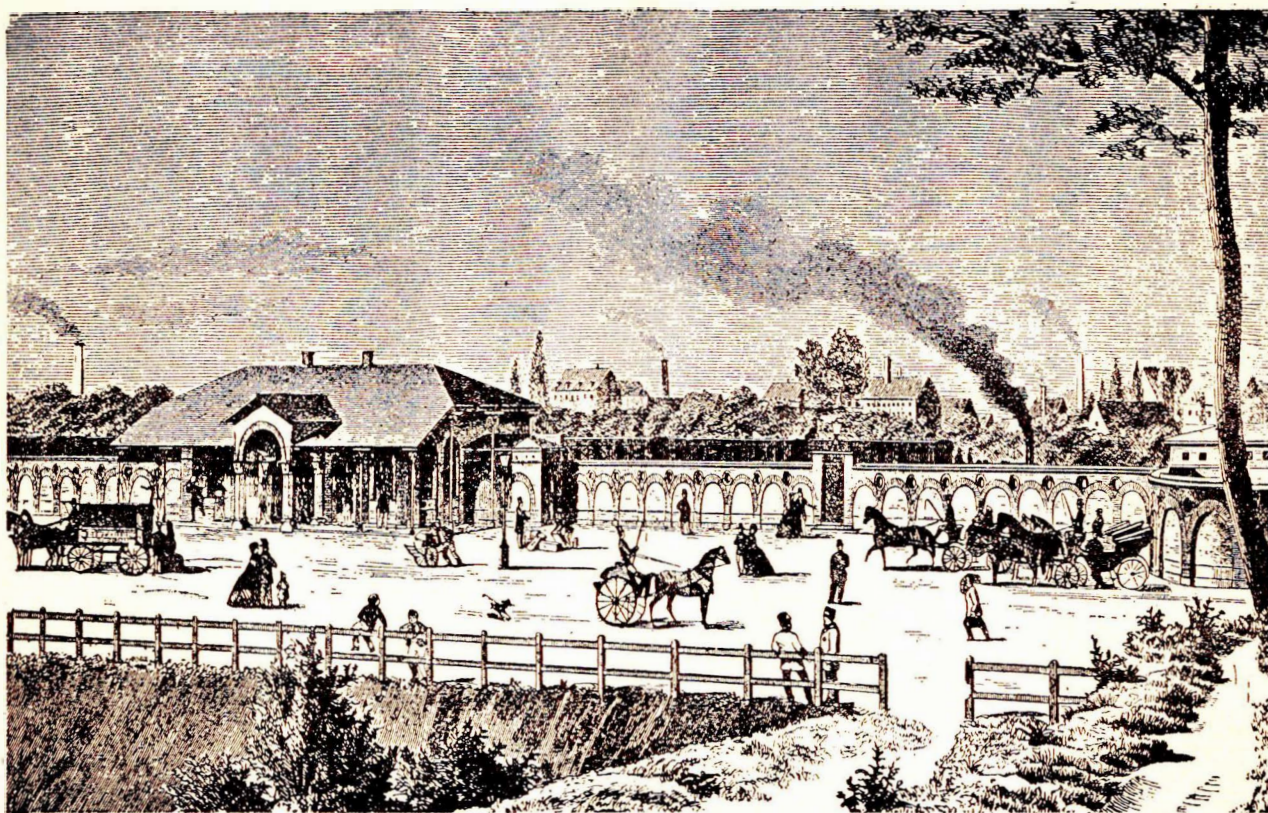
ved vor Kløgt komne paa Siden af ham, og før han selv veed det, ere vi ham forbi.

Jeg erindrer kun faa Gange i mit Liv, jeg saaledes har følt mig greben som her, saaledes med al min Tanke ligesom skuet Gud Ansigt til Ansigt. Jeg følte en Andagt, som jeg kun som Barn har følt den i

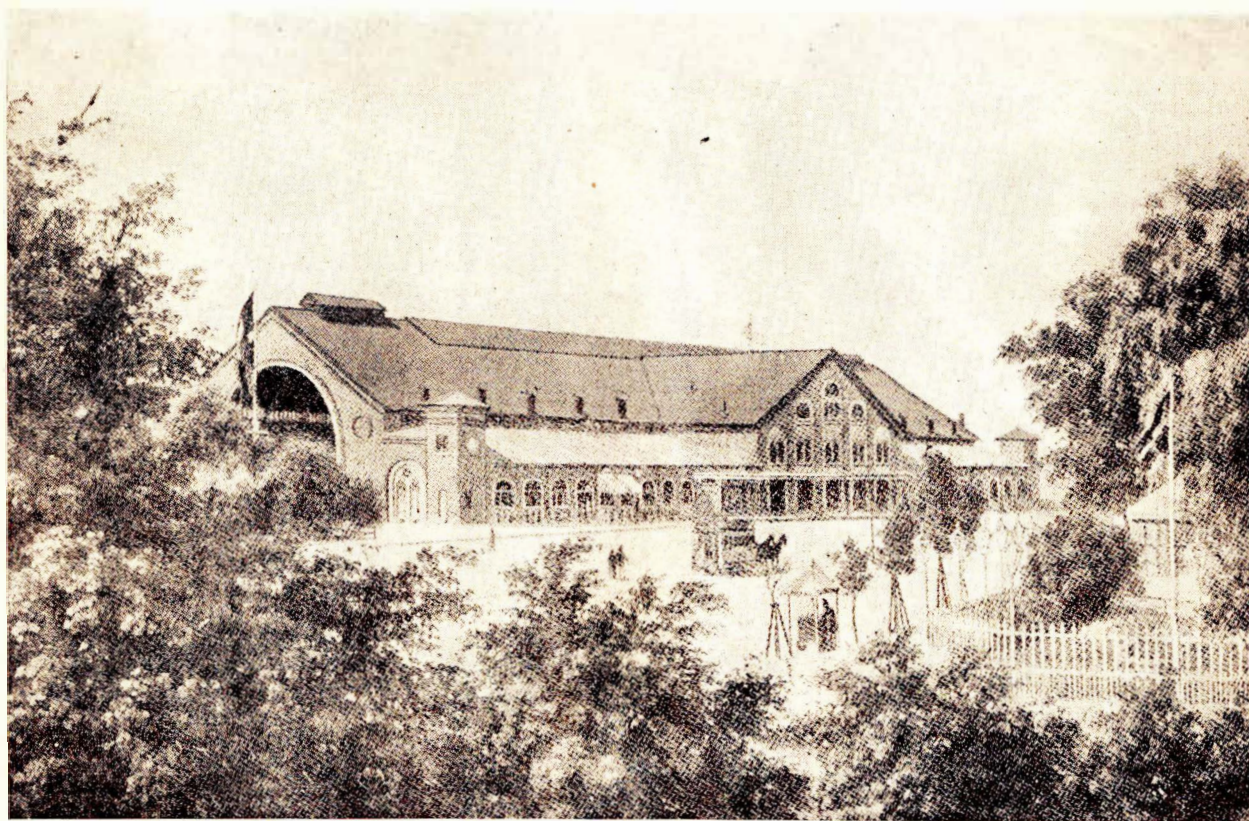
Kirken, og som Ældre i den solbelyste Skov eller paa det blikstille Hav'en stjerneklar Nat! I Poesiens Rige ere ikke Følelsen og Phantasien de eneste, der herske, de have en Broder, der er ligesaa mægtig, han kaldes Forstanden, han forkynder det evige Sande, og i dette ligger Storhed og Poesi!



Ringsted Andels Svineslagteri

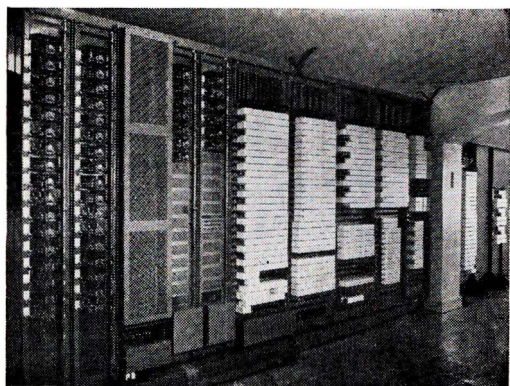


Klampenborg første Banegaard, senere Nordbanen.



Den gamle Hovedbanegaard.

MATERIEL TIL TELETEKNISKE ANLÆG

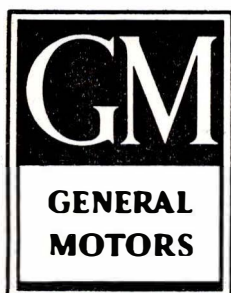


Aut. Telefoncentral leveret D.S.B.
Københavns Hovedbanegaard.

Automatiske Telefoncentraler
Automatiske Fordelingsanlæg
Automatiske Fjernskrivecentraler
Jævnstrøms- og Tonetelegrafudstyr
Strømforsyningsanlæg
Person søgeanlæg
Omstillingsborde
Telefonapparater
100-200 Ledn. roterende Vælgere
12-40-80 Ledn. Skridtvælgere
Polariserede Telegrafrelæer
Telefonrelæer
Tællere etc.

DANSK INITIATIV . DANSK PRÆCISIONSARBEJDE . DANSK KAPITAL

TELEFON  FABRIK
AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7 · KØBENHAVN K · C. 5188



*ønsker
til Lykke!*



SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB **SKF**
BREDGADE 31 · KØBENHAVN K.

Kreditkassen for Husejerne i København

RAADHUSPLADSEN 59

I. C. Modeweg & Co.

Gl. Mønt 12

Hørsholm Klædefabrik

Møntergade 21

Klem & Krüger $\frac{A}{S}$

Emdrupvej 26

Hellebæk Klædefabrik

Vognmagergade 7

Københavns Banegaardsforhold 1863–1930

Allerede i Aaret 1839 fremhævede Professor Ursin i Industriforeningen, hvilken Betydning Anlægget af en Bane København—Helsingør kunde faa. Men der hengik dog ca. 25 Aar før denne Bane blev til Virkelighed.

I Aaret 1844 fremsatte Bestyrelsen af Vandkur og Søbadeanstalten i Klampenborg, Dr. Hialtelin, et Udkast til en Bane København—Klampenborg. Bygningen af disse to Baner maatte imidlertid vente til København—Roskilde Banen

og senere Roskilde—Korsør Banen var færdige.

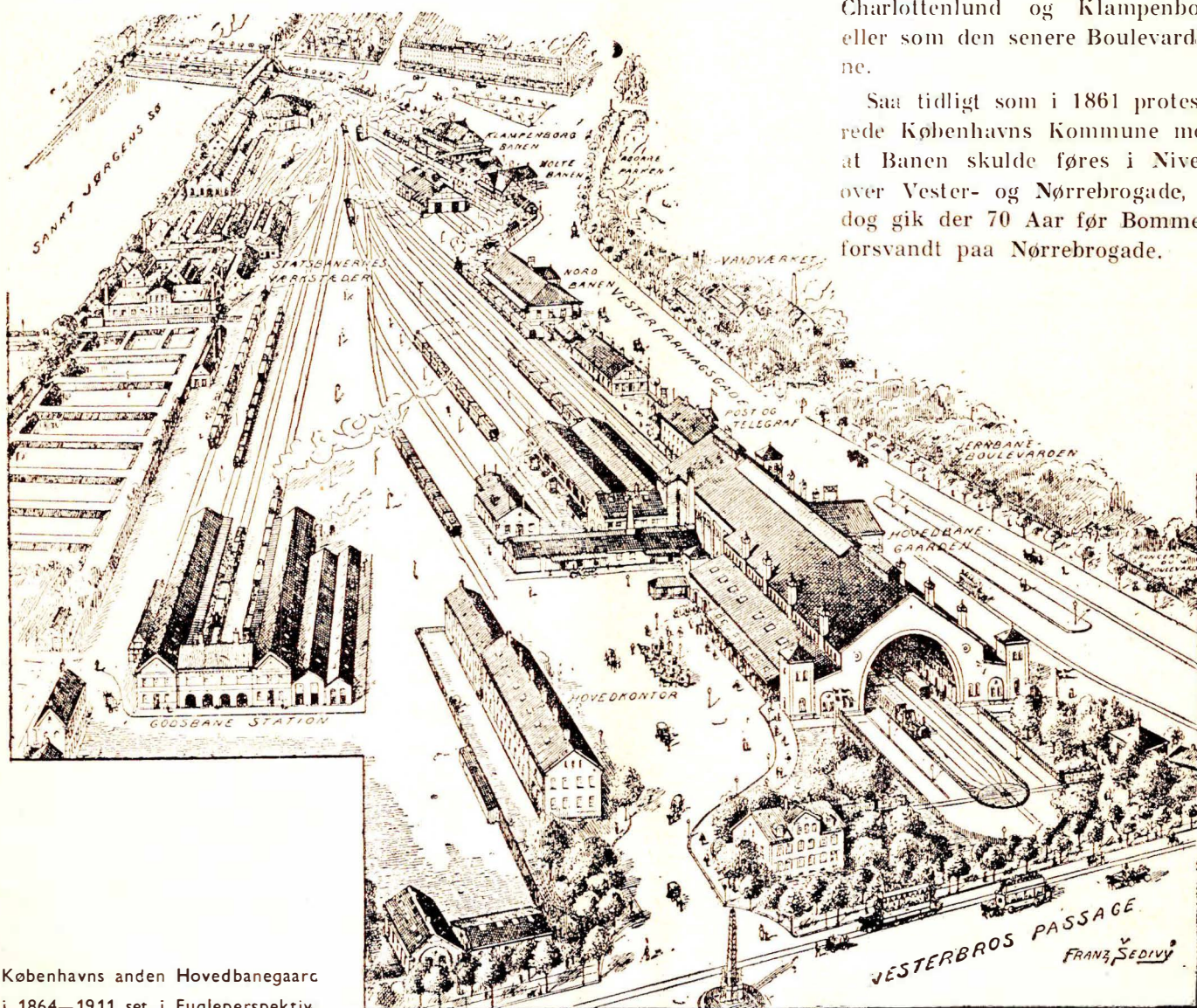
I 1857 var Regeringens Interesse for nye Baner blevet saa stor, at denne lod Jernbanedirektionen forstaa, at man nu ventede, at Selskabet betragtede det som sin Pligt at paabegynde Anlægget af Jernbanen København—Helsingør, hvortil Selskabet allerede tre Aar før havde opnaaet Koncession.

Selskabet maatte imidlertid meddele, at man foreløbig ikke saa nogen Udvej til at skaffe de fornød-

ne Pengemidler til Anlægget af en Bane til Helsingør over Hillerød. Derimod kunde Selskabet paatage sig Anlægget af en Bane til Klampenborg, idet man var klar over, at denne Bane vilde blive en ren Lystbane med en betydelig Persontrafik.

Projektet lød paa, at denne Bane skulde udgaa fra den daværende Banegaard over Vesterbro, passere Sortedamssøen paa en Dæmning og videre med Stationer ved Vesterbro, Nørrebro, Østerbro, Tuborg, Charlottenlund og Klampenborg, eller som den senere Boulevardbane.

Saa tidligt som i 1861 protesterede Københavns Kommune mod, at Banen skulde føres i Niveau over Vester- og Nørrebrogade, og dog gik der 70 Aar før Bommene forsvandt paa Nørrebrogade.



Københavns anden Hovedbanegaard
i 1864—1911 set i Fugleperspektiv.



*De bedste Ønsker for D.S.B.
og Tak for godt Samarbejde!*

POLITIKEN



Spedition

Oplagring

Internationale Transporter

København

Amaliegade 28

Telf. C. 8032 . 10475

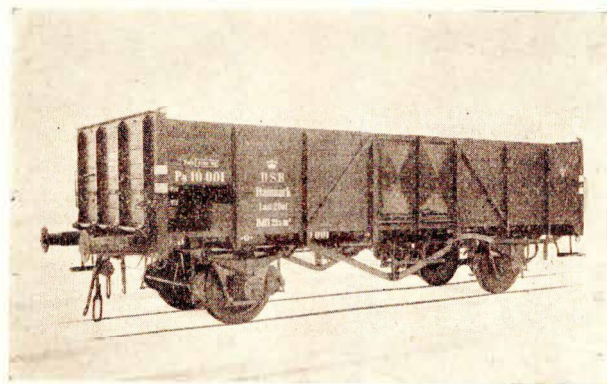
Rigstelf. 295

Kontorer i Danmark:

Aalborg	Telf. 3325	Kolding	Telf. 2517
Aarhus	- 4254	Odense	- 6702
Esbjerg	- 2300	Padborg	- 261
Gedser	- 85	Randers	- 3
Horsens	- 254	Skive	- 769

Telegramadresse paa alle Pladser:

»WILSONCO«



AABEN GODSVOGN LTR. PB.

JERNBANEVOGNE AF ENHVER ART

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA^{A/S} RANDERS

Dengang som nu stredes de forskellige Administrationer og Ministerier om, hvor de nye Baner skulde føres gennem Byen, og med Beklagelse maatte Jernbaneselskabet give Afkald paa at faa Banen ført over Østerbro, samt gaa med til at bygge en ny Hovedbanegaard paa den modsatte Side af Vesterbro og Frihedsstøtten.

Det var dog med meget store Betænkeligheder, man gik med til dette. Man nærede Frygt for, at Bygningen af en ny Hovedbanegaard vilde bringe Selskabet Gæld uden at opnaa tilsvarende Fordele, ligesom man mente, at Banen kom til at ligge for langt fra Havnen.

I Lov af 13. Marts 1863 bemyndigedes det Selskabet at bygge en ny Hovedbanegaard samt at anlægge en Forbindelseshane fra denne over Frederiksberg til Vigerslev med Tilslutning til Vestbanen derfra, og allerede den 1. Januar 1865

kunde man tage dette Anlæg i Brug.

Københavns anden Hovedbanegaard var et efter Datidens Forhold anseeligt Bygningsværk, hvorom der kun lød Lovord. Navnlig den prægtige Perronhal var enestaaende i sin Konstruktion med den mægtige Overbygning i een Spænding, og som kun faa af Udlandets Banegaarde havde Mage til. Mange fremmede Ingeniører kom i disse Aar hertil for at se Banegaarden.

Denne Banegaard, som senere kaldtes Nordbanegaarden, var taget i Brug Aaret før den anden Hovedbanegaard, og herfra udgik Københavnerne egen Bane til Klampenborg. De første halvthundrede Aar som ren Udflugtsbane, og derefter i lige saa høj Grad som Befordring mellem Hjem og Arbejdsplads.

Det har jo altid gaaet livligt til paa Klampenborghanen. Trængsel

og Hurlumhej har været et Særkende for denne Bane. Rantzau digtede saaledes herom:

*Den første Dag, ja den var slem,
ja, jeg kan ikke beskrive Dem,
hvormange Puf og Skub jeg fik,
i Hundredvis ja det vistnok gik.*

Gudskelov. Gudskelov.

Jernbane det fik vi dov.

Gudskelov. Gudskelov.

Hvilken Lykke dov.

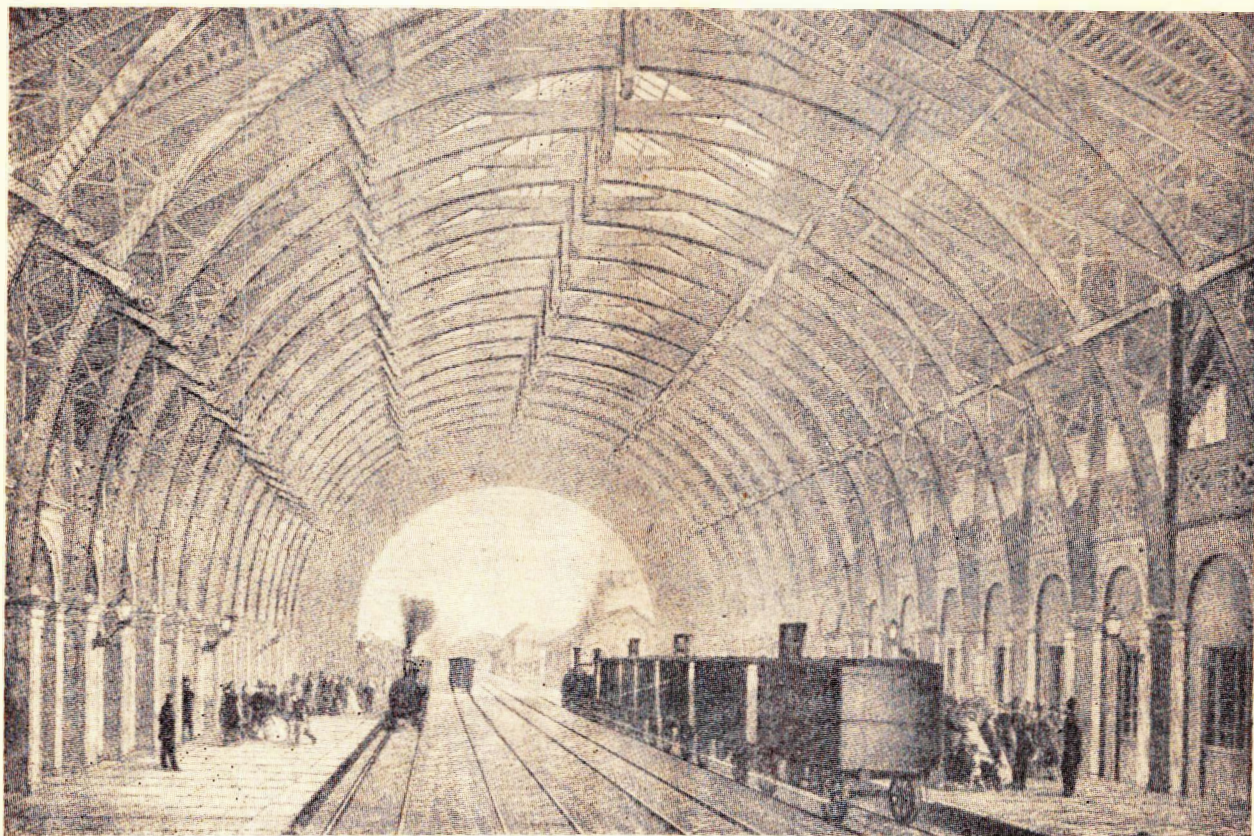
*For tredje Gang nu Piben lød,
dene ene sad paa den andens Skød,
en tyk Madame, hun saa paa mig,
jeg skreg uh la vær, nu besvimer
jeg.*

o. s. v.

*Den tykke Madame min Sidemand
paa Skødet fik, og glad var han,
jeg hørte ham brumme en farlig
Hovn*

om russiske Bade og Bagerovn.

o. s. v.



Hallen i Københavns anden Hovedbanegaard.

Berlingske Tidende

DAMARKE FØRENDE DAGBLAG

Grundlagt 1749

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

HOLMENS KANAL 5
(VED SIDEN AF DET KGL. TEATER)

TELEFON 211

*Kul ✕ Koks ✕ Torv
Brunkul ✕ Formbrændsel*

DANSK FIRMA

DANSK KAPITAL

STØRSTE SALG I DANMARK

Kalvehavebanen

Kalvehave

Tlf. Vordingborg 71 . Tlf. Kalvehave 71

Tlf. Stege 4444 og 4445

Kalvehavebanen og dens Rutebiler fører Dem til de skønneste Steder paa Syd-sjælland og Møn. Flere direkte Forbindelser til Møns Klint.

Næstved-Præstø-Mern Banen

Præstø

Telefon Præstø 203

Besøg det skønne Præstø. Rejsen er en Nydelse med Banens svenske Skinnebus.

J. P. Strobel

Statsautoriseret Revisor

ØSTERGADE 3

KØBENHAVN K

CTR. 10882 - 10889



RANDERS AFD.:

J. P. Strobel &

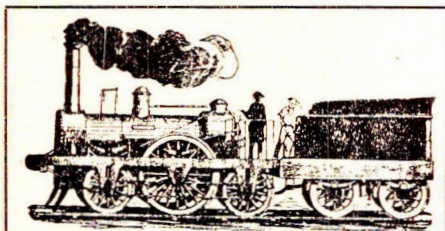
C. C. Nielsen

Statsautoriserede Revisorer

ØSTERGADE 5

TLF. RANDERS 264

Ved Helstrupvejen slap jeg ud,
jeg faldt paa Knæ og jeg takked
Gud,
at han dog hjalp mig denne Gang,
men til en Forandring saa jeg sang:
Gudskelov, Gudskelov,
Kapervogne det har vi dov,
Gudskelov, Gudskelov,
Hvilken Lykke dov.



Jernbanen imellem Kjøbenhavn og Klampenborg.

Fra den 2den December o. A. og indtil videre i
Vinterferien vil Toget paa denne Banestrækning
afgaar følgende:

Fra Kjøbenhavn til Klampenborg Kl. 10 Fjern, Kl. 3.
Kl. 5.3 og Kl. 10.3 Efterm.
Klampenborg til Kjøbenhavn Kl. 8 og Kl. 10.3
Fjern, Kl. 3.3 og Kl. 6 Efterm.

Onsdag, Torsdag og Lørdag afgaar der til
Toget Kl. 10.3 fra Kjøbenhavn afgaar direkte til
Klampenborg, herfra til det Torsdag, Tirsdag,
Onsdag og Fredag ferit gaar til Løngbo og
fra deretter tilbage over Hellerup til Klampenborg.
Passagerer, som paa de sidstnævnte Rejser vil de-
notte Toget til Charlottenlund eller Klampenborg,
maa betale enen rente i Hellerup, indtil Toget vender
tilbage dertil fra Løngbo, eller gjere Rejsen frem og
tilbage imellem Hellerup og Løngbo.

Ekstraet vil, saavidt fornødent, blive indlagt
paa Tren- og Heltagsaar
Togens Expedition paa Kjøbenhavns Station here
fra Hovedbygningen.

Directoratet for de Jernbaner i Danmark, den 1ste December 1904.

Plakat fra Jernbanernes »Barndom« i Halvfjerdsenerne
om Trafikken mellem Kjøbenhavn og Klampenborg.

Den første af de fire Stationer, der blev bygget, og som efterhaanden kom til at omfatte Hovedbanegaarden, var Klampenborgbane Stationen. Den blev taget i Brug d. 22. Juli 1863. Derefter fulgte saa den egentlige Hovedbanegaard i Oktober 1864. Til venstre i ovenstaaende Billede har vi Godsbanegaarden, der laa, hvor nu Vesterport og Trommesalen ligger, indtil den i 1901 flyttedes til den nuværende Godsbanegaard. De gamle Bygninger nedbrændte iøvrigt i 1915.

Ligeledes til venstre i Billedet har vi Statsbaneværkstederne, der flyttedes til det nuværende Centralværksted i September 1909. Da

den nye Klampenborgbane Station blev taget i Brug i 1887, blev den ældre taget i Brug til Nordbanestation. Senere da Trafikken paa Nordbanen steg stærkt og deltes i særlige Holtetog, byggedes den særlige Holtebanegaard lige overfor, hvor Teknologisk Institut nu ligger.

Den 1. December 1911 blev den nuværende Hovedbanegaard taget i Brug, og samtidig hermed kom Persontogene atter til at befare Strækningen Kh-Valby, som da den første Bane i 1947 blev aabnet. December 1917 aabnedes Boulevardbanen Kh-Østerport, og dermed ophørte samtidig al Jernbanetrafik paa Københavns anden Hovedbanegaard.

Det halve af den gamle Hal blev i nogle Aar benyttet til Biograflokale, og her havde Paladsteatret sit første Lokale. Da Hallen endelig blev nedrevet for at give Plads til Axelborg-Bygningen, førtes Hallens Trækonstruktion til Aarhus, hvor den stadig bærer Taget paa Hallen paa Aarhus H.

I Dag findes paa det gamle Banegaardsterræn endnu Resterne af den 12-kantede Lokoremise bag Vestersøhus. Paa Klampenborg Stationens Plads ligger nu Skattepalæet og Ørstedshus, og paa Nordbanegaardens Terræn havde vi det saa sørgeligt berømte Shell-Hus.

»Harald-Interview« med Skopudser M. Jensen...

Vi beder en af saavel den gamle som den nuværende Hovedbanegaards faste Inventar, den kendte og joviale Skopudser Jensen, fortælle lidt af sin Historie:

Hvor mange ved, at den ældste af Lejerne paa Hovedbanegaarden er Skopudser M. Jensen i Afgangshallen. Fra December 1917 har Jensen haft fast Stæde paa Hovedbanegaarden, men vi lader Jensen selv fortælle herom:

Hvor gammel er du, Jensen?

Jeg er født den 15. September 1875 paa Fyn. Der arbejdede jeg ved Landbruget indtil den 19. Februar 1894, og paa denne Dag indtraf det kedelige Uheld, at jeg ved at springe af Toget paa Ejby Station fik begge Ben kørt af. Den 20. Oktober 1895 kom jeg til København, hvor jeg arbejdede ved forskellige siddende Arbejder indtil den 12. November 1900, da jeg fik Stæde som Skopudser paa Raadhuspladsen. I Foraaret 1901 flyttede jeg ud til Vesterbros Passage ved den gamle Hovedbanegaards Drejeskive, hvor Lokomotiverne, som kom ind til København, blev drejet ret for udgaende. Her indtraf et Par Gange det lille Uheld, at en af de store Boggivogne med for stærk Fart gik over Stoppebommen hen over Jordvolden, ud igennem Jerngitteret og helt ud paa Vesterbrogade, kun nogle faa Meter bag min Ryg. Du kan paa det ene Billede se Jerngitteret med Vognparken bag ved. Bag ved min Kundes Ryg staar et lille Hus, hvorfra der solgtes Bolscher og Bismarcksklumper.



Jeg kan huske, at du i sin Tid ogsaa sad ved den lille Pavillon, som stod mellem Banegaarden og National.

Ja — ved Vesterbrogades Omlæg-

Vi ønsker til Lykke med 100-Aars Jubilæet

1/2 Slagelse Dampmølle

**Frederikshavn
Motor Compagni**
A/S Ford

*Sparekassen for Hjørring By
og Omegn*

Stiftet 1844
Vensyssel ældste Pengeinstitut

**Amts Arbejdsanvisnings-
Kontoret i Slagelse**

Th. Rasmusens Sønner

KORSØR
Kul, Korn og Foderstoffer

Chr. Ellermann & H. P. Lund

Speditører
Korsør Tlf. 737

J. M. FRELLESEN 1/2

Ringstedgade 46 . Roskilde

Fabrik for:

Marcipan . Sukkervarer . Konfektur

LYHNE

Specialforretning

Damekonfektion . Kjoler . Hætte

Søndergade 66-68, Aarhus . Tlf. 4705 - 4706 - 6668

Brødrene Jacobsen

Chokolade og Frugt en gros

Eckersbergg. 22, Aarhus, Tlf. 8690 (3 Lin.)

Besøg

Sjette Frederiks Kro

Risskov

2050

**Aarhus
Galvaniserings-Anstalt**

Fyens Tran Depot

Hjallense St.

Peter Ernst's Eftf.

v. JOHS. KRUSE

St. Helenevej 18 . Horsens . Telf. 2220

Aut. General Motors Forhandler

Martin Fischer

Trælsthhandel 1/2

Viborg

Lev. til D. S. B.

Dansk Røde Kors

Folkekuranstalten ved Hald pr. Viborg

Hotel »Phønix«

Viborg

Tlf. 50 og 257

Panser-Ringen

Østergade 23

Aarhus

Brodal Andelsmejeri

Lem pr. Brodal

Telefon Lem 11

Chr. Fabers Fabriker 1/2

Ryslinge

Søren Ladefoged

Snedkermester

Durup . Tlf. 64

I over 20 Aar

har D. S. B. gjort rent med

RHOUBEN

Købmagergade 63 . Ctr. 8702

JOH. EISTRUP

Herre-Lingeri

Østergade 26

Andersson & Bardram 1/2

Studiestræde 10, København K, Tlf. 8638

Alt i Pakninger og Stempelringe
til Motorer.

Aarhus

Lædervarefabriks Udsalg

Rejseartikler . Aarhus . Telefon 2962

Johs. Sandegaard

Cykelhandel, Ny Banegaardsgade, Aarhus
(Rutebilstationen) Tlf. 8292

MOULIN ROUGE

Vejle, Tlf. 344 . Dans og Solistoptræden

Hundevad Radiatorfabrik 1/2

Hundevad pr. Aarslev, Fyen

Tlf. Darvinde 46

G. Vølunds Autoværksted

Faaborgvej 256 . Tlf. Dalum 183

Kirkeby Savværk

Svendborg

Due Petersen & Kryger

Svendborg

Nørregades Friskole og Eksamens Kursus

Skolebest.: M. Skriver . Tlf. Odense 1571

Nyt Skoleaar fra 1. April

Konfektionsfabriken »Palo«

Dalumvej 69 . Odense

J. A. F.

**Frederikshavn
Mælkeforsyning**

Glistrup Is

Otto Glistrup

P. Anthonisen . Fiskeeksport

SKAGEN

ning flyttede jeg ned mod National ved Centralpavillonen. Men i Efteraaret 1917 blev Træerne fældet i det gamle Rundrejsebureaus Have, hvor jeg hidtil havde siddet, og Grunden til Akselborg blev gravet ud.

Hvordan fik du saa Stade paa Hovedbanegaarden?

Jo, — det skal jeg sige dig. En raakold Regnvejrsdag — det var forresten den 11. December 1917, gik jeg hjem og skrev en Ansøgning til Generaldirektoratet for D. S.B. — og der stod ikke andet end saadan:

Undertegnede ansøger herved om Stadeplads som Skopudser paa Hovedbanegaarden i Afgangshallens vestre Ende.

Motivering:

Jeg har nu siddet paa Gaden som Skopudser i 17 Aar under aaben Himmel, men kunde nu godt tænke mig at komme inden Døre.

Erbødigst

M. Jensen, Skopudser.

Vesterbrogade.

Bopæl: Saxogade 28, 1.

Saa regnede du vel med, at der gik lang Tid, inden du fik Svar?

Javel — og i Betragtning af, at min Ansøgning var skrevet med blaa Blyant paa almindeligt Skrivepapir, var det ret hurtigt, at Svaret kom — nemlig allerede den 27. December 1917 fik jeg Tilladelsen af daværende Distriktschef Eir.

Dagen efter gik jeg ind paa Inspektionskontoret og bad om at faa anvist Pladsen. Den daværende Stationsforstander, Kaptajn Vilsbæk, bad mig gaa ned i Hallen til det derværende Billetkontor for Nord- og Kystbanen samt Norge og Sverige. Ved Pillen der mellem Dørene, skulde jeg stille min Stol op, og der skulde jeg blive. Ja, saa var jeg altsaa kommet paa Hovedbanegaarden. De tre første Dage regne-

de det, men jeg var da nu kommen i Tørvejr, og senere fik jeg ogsaa noget at bestille. Folk vilde jo prøve den — tilsyneladende nye Skopudser. — Der, hvor jeg sad, var

I 1933 skete der en stor Omforandring paa Banegaarden. Overarkitekt Seest fik det Job at modernisere Banegaarden indvendig. Der blev bygget nye Kiosker, og Perso-

Vil De have blanke Støvler,
kom da til

Skopudser Jensen
paa Banegaarden.

der ikke særlig koldt, idet Dørene til Telegrafstation, Politivagt, Billetkontor og Ventesal stadig gik, og Varmen derfra strømmede ud til mig, og mere og mere fik jeg at bestille.

Horsørøllejren blev oprettet og belagt med engelske og franske Krigsfanger, som var gode Kunder. Senere kom den store Spejderjamboree, som havde Kontor der, hvor det svenske Rejsbureau nu er, og det var jo Ungdom fra Alverdens Lande. Endelig blev der anbragt en Skrivemaskine-Automat paa den anden Side af Trappen, og den var i hvert Fald til stor Morskab for Ungdommen.

nalet ved Perronnedgangen fik lukkede Boxe, og Garderoben blev flyttet. Nu var der kommet ny Stationsforstander, og denne gav mig Tilladelse til at have 2 Stole. Særlig Lørdage og Søndage var dette paa-krævet, og min Hustru blev da min særlige Medhjælper.

Hvornaar fik du saa'en saa komfortabel Forretning, som den, du har nu — for det maa den da kaldes — i Forhold til, hvad den har været før?

I 1935 blev D.S.B.s Kino indrettet i de daværende Ventesale, og Skopudserne fik en tildels lukket Skærm — dog ikke med Loft. — Det var nærmest beregnet paa, at

J. G. A. Eickoff

Maskinlabrik - Danske Bogtrykkerimaskiner

Vesterbrogade 97 . København V . Telf. C. * 12078

Felix Schmidt

OPTIKER

Nørrevoldgade 68 Tlf. Byen 2006

Leverandør til Jernbanepersonalet
gennem 50 Aar.

Gyldendals politiske Haandbøger

En Serie Haandbøger, der er saa kortfattede, at travle Mennesker kan naa at faa dem læst, men udførlige nok til at give udtømmende Besked.

Owen og Eleanor Lattimore: »Det moderne Kinas Tilblivelse«

Kinas Land og Folk. Udviklingen i Kina før Krigen. Begivenhederne i Manchuriet. Vore Dages Kina. Kr. 7.75.

Lawrence K. Rosinger: »Det urolige Indien«

Storbritanien og Indien. Hvordan styres Indien? Paa Vej mod Uafhængighed. Med dokumentarisk Tillæg. Illustreret. Kr. 5.85.

Marika Stiernstedt: »Polsk Revolution«

Forfatterindens lagttagelser under en Rejse i Polen. Den økonomiske og sociale Revolution. Illustreret. Kr. 6.75.

Hugo Valentin: »Problemet Palæstina«

Zionismens Opstaaen og Udvikling, de jødiske Genindvandringer, Palæstinamandatet og meget andet. Kr. 5.85.

GYLDENDAL

Publikum kunde gaa ind og faa Skoene pudset uden at blive generet af nyfigne Blikke. Særlig hyggelig var det nu ikke. Der var en ulidelig Træk, og Rummet virkede som en Samlebrønd. Men endelig efter gentagne Ansøgninger om Forandring, lykkedes det i Februar 1945 at opnaa det, som vi har nu. Den gamle Skærm blev fjernet, og der blev bygget en ny Skopudserkabine med store Ruder og indlagt Centralvarme, saaledes at jeg nu med Glæde og legemligt Velvære kan betjene mine mange faste Kun-der.

Har du betjent kendte Personligheder?

Ja, mange, f. Eks. kan jeg nævne de kongelige Prinser, Rigsdagsmedlemmer, Skuespillere og Journalister. Før i Tiden havde jeg en saa kendt Mand som fhv. Justitsminister Alberti som fast Kunde, og jeg kommer nu til at tænke paa en Novemberdag for mange Aar siden, da kom Alberti og fik pudset sine Sko. Han kom sammen med en Del Tjenestekarle, og da Alberti havde faaet pudset sine Støvler, betalte han med 10 Kr., og slog nok saa

nonchalant ud ved Haanden og sagde, at den passer for dem allesammen. Det kunde han jo sagtens, for det var jo Bondestandens Penge, han betalte med, og dette Tilfælde glemmer jeg aldrig. Jomfru Tidsfordriv, Krølle Charles og Olschansky, det var Datidens Originaler, pudsede jeg ogsaa til for.

Hvordan gik det saa for dig i Besættelsestiden?

Om den Tid kan jeg kun sige, at det var alt andet end hyggeligt, naar Hipoerne ved deres Razziaer drog gennem Hallen og skød, saa Kuglerne raslede om Ørene paa mig.

Se, det var jo altsammen om din Forretning. Bryder du dig om at fortælle mig noget om dine private Interesser?

Min største Interesse er »Landsforeningen for Vanføre«, som jeg har været Medlem af i 20 Aar. Ligeledes »Fattiges Juleglæde«, som Hs. M. Kongen er Protektor for, har jeg været Medlem af i 20 Aar. Endelig har jeg været Medlem af N.I.O.G.T. i 45 Aar, saa du kan selv regne ud, at det er Afholds- og Vanføre-Interesser, jeg dyrker.

Rejsebekvemmeligheder og Tognedbrud for Hundrede Aar siden.

(Fra Eduard Genast: »Af en gammel Skuespillers Erindringer«)

Mod min Sædvane vilde jeg denne gang rejse økonomisk, hvilket aldrig tidligere var lykkedes mig trods mine Bestræbelser. I Betragtning af, hvor udmærkede Jernbane-Vaggonerne i Thüringen og Sachsen var, tog jeg ubekymret tredje Klasse, en ulykkelig Idé, for for det første havde jeg ikke tænkt paa den lange Strækning fra Prag til Wien eller set Vognen, der bestod af en lang Gang med Siddepladser, der højst var 1¼ Fod fra

hinanden paa begge Sider. Da jeg steg ind i denne Noahs Ark, hvor vel et hundrede Personer kunde sidde og staa, naar de var stuvet sammen som Sild i en Tønde, valgte jeg mig først en Hjørneplads for at prøve, om mine Knæ vilde komme i ubehagelig Berøring med min eventuelle vis-a-vis. Resultatet var ikke gunstigt, for selv om jeg satte mig helt tilbage paa Bænken, stødte mine Knæ mod Bænken overfor. Saalænge Vognen ikke var over-

THORVALD PEDERSEN ODENSE ^{A/S}

DANSK MØBELPLADE- & FINÉRFABRIK

Aktieselskab

ODENSE

Sydfyenske Jernbaner.

TRIFOLIUM's

**O
S
T**

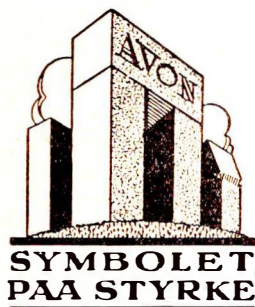


»Sundhed
skaaret i
Skiver«



Det foretrukne Dæk gennem 32 Aar.

AVON

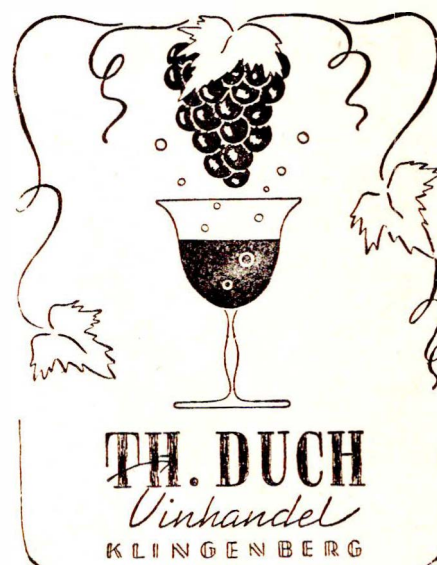


Bus- og Lastvogns-Dæk

er bygget paa Principperne: Sikkerhed og Holdbarhed.

AVON AUTOGUMMI A/S

KRONBORG . VANDKUNSTEN . KØBENHAVN K . CENTRAL 16568



Th. Wendelboe's Eftf.

Odense

Dampmøllen VICTORIA A/S - Odense.

fyldt, skiftevis sad og stod jeg, men da der stadig stod Folk paa paa Stationerne, ilede jeg hen til min Plads, som jeg havde belagt med min Vadsæk. Men oh Rædsel! En gammel tyk Bøhmerinde havde sat sig over for mig og indskrænkede Pladsen indtil det uudholdelige. I nogen Tid fandt jeg mig som ydmyg Kristen i min Skæbne, men omsider, da Damen gav sine Ben mere og mere Spillerum, blev det for galt, jeg sprang op og tilbagelagde, da Gangen ikke var overfyldt. Resten af Vejen til Ollmütz dels staaende, dels gaaende, saa mine mishandlede og stive Lemmer kom i Orden igen.

I Ollmütz vederkvægede jeg mig med udmærket Aftensmad og en

Flaske Melniker. Konduktøren var saa venlig at reservere mig en Hjørneplads til Natten. Kort før Wien, om jeg ikke tager fejl, i Nærheden af Wagram, hvor Banelinjen først falder og derefter stiger, stod Toget pludselig stille. Alle Forsøg paa at faa det i Gang igen forblev frugtesløse, der var aabenbart noget i Vejen med Lokomotivet. Det blev koblet fra og kørt til Wien for at hente Hjælp.

Under Opholdet gik de fleste Passagerer ud af Toget og spadserede for at faa rørt de stive Lemmer lidt ovenpaa Nattens Strabadser. Endelig kom den længselsfuldt ventede Hjælp. Konduktøren raabte: »Indstigning«, og alle ilede til Vognene. Men vi var næppe blevet

slæbt mere end hundrede Skridt, før Toget igen stod stille. Da raabte en mægtig Røst fra en første Klasses Kupé: »Overkonduktør, kom herhen,« denne kom springende meget opmærksomt, det maatte altsaa være en meget fornem Herre, maaske Direktøren selv. »Hvad er nu det for noget fordømt Roderi?« fo'r han løs paa Konduktøren. »Tag og se efter. Det skal nok vise sig, at de fordømte Idioter har glemt at slaa Bremserne fra.« Og det var virkelig Tilfældet, for knap var Trylleordet udtalt, før vi hørte Bremsmekanismen knirke. Hele Selskabet brast i Latter over denne Enfoldighed, og nu gik det i fuld Fart til Wien.

Dragerforeningen Østerport

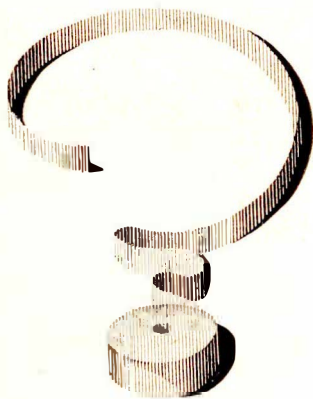
Østerport St.

Central 3915

HOTEL Kong Frederik

ved Raadhuspladsen

- ✧ Restaurant . Bar
- ✧ Selskabslokaler . Koncert
- ✧ Landskendt Køkken
- ✧ Bordbestilling: Central 5902



System
CROWN

½ Crown Gummed Paper

Etabl. 1931

Ved Flintholm ✧ København F

CUPRINOL

mod Forraadnelse og Svamp.

A/S KYMEIA . GLENTEVEJ 61 . TELEFON 7516-17

SPECIALMAGASIN I

SORT — HVIDT — BLAAT — GRAAT

Sørgemagasinet

AMAGERTORV 13

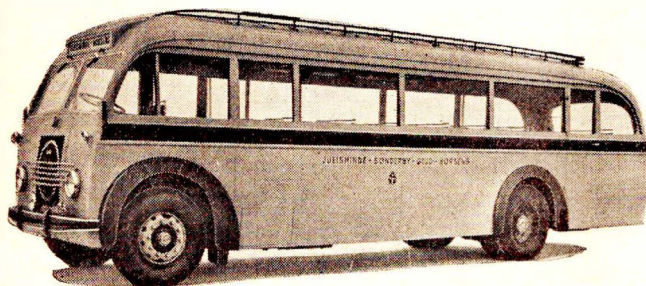
GRUNDLAGT 1856

C. K. HANSEN
INTERNATIONALE TRANSPORTER
SKIB · BANE · BIL · FLY

DANNEBROG

Telefon Central 72 — Rigs. 13 — Telegramadr. Hansen — Hansenair
AMALIEGADE 35 — KØBENHAVN K.

Filialer: Krusaa - Telefon 513 - 583 - Rødby: Telefon 300 - 346
Telegramadr. C K H A N S E N



Diesel og
Benzin-

- ✱ Omnibusser
- ✱ Lastvogne
- ✱ Ombytningsmotorer
- ✱ Jernbanemotorer

Dansk Automobil Byggeri

Enesforhandling for:
Leyland Motors Ltd., England

Nordfynske Jernbane

Nordvestfynske Jernbane

**Odense - Kerteminde
Marlotte Jernbane**



Aar efter...

I fjerne Tider, i gamle Dage
da Bonden drev paa sit tunge Spand,
da Lærkens Kvidren og Hjejls Klage
og Vognens Knirken i Hedens Sand
var alt, hvad der brød den rugende Stilhed
med Toner og Lyde, der klang kun af Mildhed

Og Solen fulgte sin afstukne Bane,
mens Livet skifted' som Vejret i April,
det veksled' med Kulde og saa med Varme,
naar Taarerne trilled, de fulgtes af Smil.
Og skulde man age fra By og fra Sogn,
saa var det i gammeldags højsædet Vogn.

Saa kom Diligencen og Vejen var aabnet
for den, der fik Nykker og vilde afsted,
den var for den enkelte ej for de mange,
der gik en Stund, før de alle kom med.
Thi Hestekræfter for Diligencer,
gav Rejselivet ej store Chancer.

Men Chancen maatte en Dag sig indfinde
for dem, der fylked de Tusinde Hjem.
En Dag blev spigret den første Skinne,
og Toget - det første - ad den rulled frem,
den første Spire til Nutidens Bane,
der blev et Æventyr, som man ej kunde ane.

Snart kædedes Skinne til Skinne i Landet,
og skabte et Net af de staa-blanke Spor
henover Lermarken, Muldet og Sandet
og der, hvor fattigt og spredt kun man bor.
Snart drøned' Togene paa blankslidte Strenger
men borte var Freden, der hviled saa længe.

Mens Togene jog over Sveller og Grus
fra Gedser og lige til Skagen
da voksed, da bygtes paa Danmarks Hus,
der Liv var om Vejen og Dagen.
De Byer og Stæder som langt borte laa,
kom nærmere, Afstandene føltes saa smaa.

At Massernes Mylder kom ud for at se
hvad der gemtes paa fremmede Steder,
det skyldes dit rullende Tros, D. S. B.,
og derfor naar du dig bereder
nu her paa at runde et Hundredetal,
en Tak fra de Masser, der lyde da skal.

Snart gaar vel Trafiken i højeste Gear,
der flyves, der biles, der sejles,
og Konkurrencen med Jaget nok sti'r,
om Publikums Gunst skal der bejles.
Men her Jubilaren vil vel rustet staa,
Erfaring er vundet - det fremad vil gaa.

Saa hil dig du gamle, veltjente Etat,
naar Hundredaarsdage er rundet,
vi haaber ved Hjælp af et Middel probat,
du Førkrigens Stade har fundet,
saa vi kan dig hilse i en ny Tid maaske,
du gamle, men lige ungdom'lige D. S. B.

Christian Hougaard.



Siden H. C. Andersen i begej-
strede Vendinger skrev om sin
Jernbanerejse er der jo lagt nogle
Kilometer nye Spor. Hele Verden
er spændt sammen med Tusinder
Kilometer Staalskinner. Kun Oce-
anerne skiller. De store Tunneler
tværs over Verdenshavene eksiste-
rer foreløbig kun i Fantasiroma-
nerne, men Menneskene har ikke
ladet sig standse. Ved Hjælp af
Flyvemaskinen springer de i Løbet
af Timer over de største Forhin-
dringer.

Jernbanerne var med til at gøre
Verden mindre. Afstandene svandt

De Store Blade

Familie Journalen
Mønster Tidende
Skipper Skræk
Det ny Radio Blad

ønsker

D S B

*til Lykke med de
100 Aar*

H. P. Kastrup-Nielsen

☆ C. F. Richsvej 65

København F

Tlf. Godthaab 143-4379

✱

Leverandør til D. S. B.



INTERNATIONAL
HARVESTER

^A/_s INTERNATIONAL HARVESTER COMPANY

SNORRESGADE 18-20

KØBENHAVN S

CENTRAL 6761

ind. Man kunde for Eksempel i Europa meget hurtigere komme fra Land til Land. Ogsaa indenfor Landegrænserne knyttede den nye tekniske Erobring Egne og Byer tættere til hinanden.

Det er unødvendigt at sige, at Jernbanen selvfølgelig som andre af Teknikens Gaver til Menneskene hurtigt blev erobret af den lille Kreds af Kapitalister, der ønskede at regere i Verden. I mange Lande er alle Baner saa at sige paa private Hænder. I andre Lande ejes Landets Jernbanenet af udenlandske Kapitalister. I Danmark er efterhaanden flere og flere Baner gaaet over til Statsdrift, men de Betingelser, der i Tidernes Løb har været knyttet til Afvikling af Privatbanerne var en særskilt Omtale værd.

Pudsigt nok fejres det runde Tal i en Tid, hvor man endnu ikke er færdig med at afvikle en af Jernbanetrafikens vanskelige Perioder. Efter i en Aarrække at have propageret for, at Folk i saa stor Udstrækning som muligt skulde benytte Jernbanerne har Parolerne nu i nogle Aar været: Bliv hjemme.

Noget andet er, at Jernbanepriiserne i Danmark efterhaanden er saadan, at det store Folkeflertal nok skal blive hjemme ogsaa uden denne Opfordring. Skønt Priiserne i Forvejen var høje, fik den nuværende Finansminister Thorkil Kristensen gennemført en ny Billetforhøjelse, der pumper Millioner ud af Befolkningen.

Det er altsaa det mærkelige Resultat af Teknikens Fremstød. For almindelige Mennesker at se maatte en Udvikling paa det tekniske Omraade betyde Mulighed for lavere Billetpriser. Derfor har det heller ikke forbavset, at man har hørt, at der snart paa een Flyverute, snart paa en anden er sket en

Sænkning af Billetpriserne. Men paa den jævne Mands Befordringsmiddel, Jernbanerne, er Prisen altsaa gaaet den modsatte Vej.



H. C. Andersen blev ikke den sidste Forfatter, der beskæftigede sig med Jernbanerne. Der er skrevet Tusinder af Digterværker siden. Hvor mange russiske Skildringer foregaar ikke paa den endeløse transsibiriske Jernbane, hvor mange af den moderne Kriminallitteraturs Mord foregaar ikke i Orientekspressen? Og hvor mange af de folkelige Vittigheder handler ikke om Livet i Jernbanetoget?

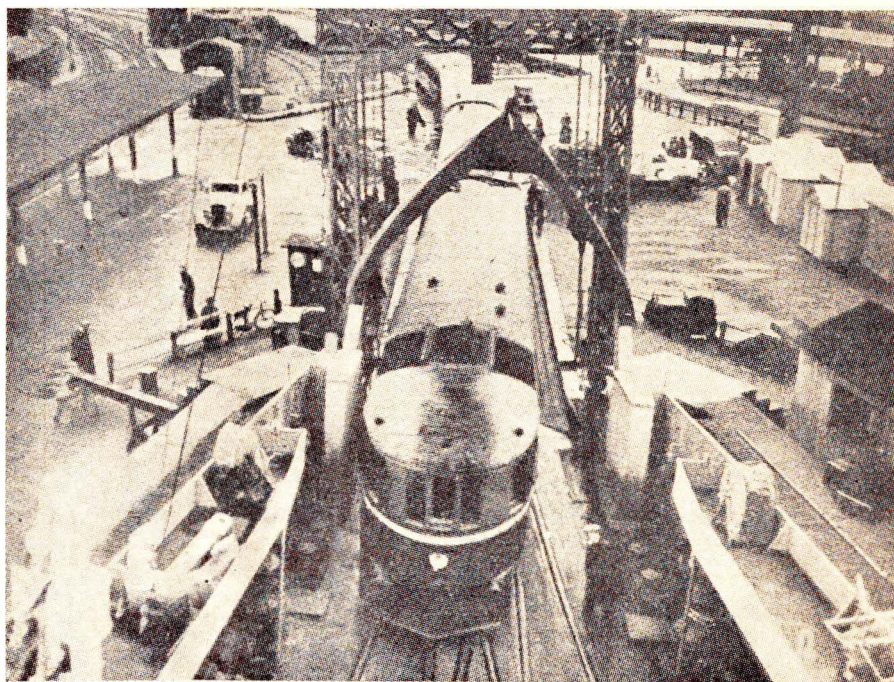
Uvist af hvilken Grund har Privatbanerne hidtil maattet holde for i den folkelige Humor. Og især findes der mange bidende humoristiske Fortællinger om den Langsomhed, hvormed man kommer frem med disse Privatbaner.

At Lyntogene er blevet en Kæmpe Sukes, og dermed en enestaaende Reklame for D.S.B., er der næppe nogen, der vil bestride, og med en truende Konkurrence fra

Flyvemaskiner og Biler vil en Udvikelse af Motormateriellet være et glimrende Bolværk derimod. Iøvrigt er Danmarks Afstande for smaa til, at Flyvningen kan være nogen virkelig Fare for den indenlandske Trafik, og paa lange Strækninger vil Lastbiltrafikken næppe være økonomisk konkurrencedygtig. D.S.B. lader sig ikke slaa ud i de første Omgange i hvert Fald.



Paa en Lyntogstur gennem Danmark er det en interessant Oplevelse at staa i Førerrummet under Turen. Bag sig har man de to Dieselmotorer med deres rytmiske Snurretone, let gængende paa Boggien, foran Styrebordet med Fjernstyregrejerne og ovenover det jerngitrede Vindue, gennem hvilket Føreren holder Udkig over Banelinien. Det ser ud, som om det hele gaar af sig selv, og saadan *skal* det se ud, siger de Kyndige. Førerens Greb i Betjeningshaandtagene er saa korte og behændige, at man næppe kan følge dem og i hvert Fald ikke uden nærmere Forkla-



Lyntoget kører ombord paa Færgen.

Vi ønsker til Lykke med 100-Aars Jubilæet

JENS HELMBÆK

Fransk-Dansk Vinimport A/S

Grundl. 1900 . Vesterbrogade 12-14, København, C. 6844-14644

Otto Bønnelycke's Trælastforretning

Roskilde . Tlf. 332 - 1332

Gedsted Tang- og Madrasfabrik $\frac{A}{S}$

Gedsted . Tlf. 12

De forenede Teglværker $\frac{A}{S}$

Egernsund

Det jyske Kølehus og Isværk

Aktieselskab

A A R H U S

Broager Keramik

Vestergade 1

Telefon 85

$\frac{A}{S}$ Aarhus Ladestation

Fredensgade 32 . Tlf. 9510 - 9511

Specialværksted, Reservedelslager, Tilbehør i alt Auto-Elekt.

Broager Trælasthandel & Trævarefabr. $\frac{A}{S}$

Telefon Broager 34

AUTO-GUMMI

Jydsk Vulkaniseringsfabrik

Sdr. Alle 40 . Aarhus . Th. Jensen . Telefon 7169

Folkebanken for Als og Sundeved

Aktieselskab

S Ø N D E R B O R G

Haustrups Fabriker $\frac{A}{S}$

Odense

Tlf. 3111 (3 Lin)

Sønderborg Bys Sparekasse

Stiftet 1820

Aarhus — Kalundborg Overfarten

Dragerforeningen, Hovedbanegaarden

Central 7955

De forenede Mejerier

A a r h u s

Støt den danske Produktion

Indbrudstyveriforsikrings $\frac{A}{S}$ DANMARK

Ringstedgade 14 . Roskilde . Telefon 149 (3 Ledn.)

Alle Arter af Tyveriforsikring

Akts. Rudolph Als

V. Boulevard 15

København K

Mørke Eksportslagteri og off. Slagtehus

v/ A. M. Sørensens Eftf. . Tlf. Mørke 24

Læs

Indre Missions Tidende

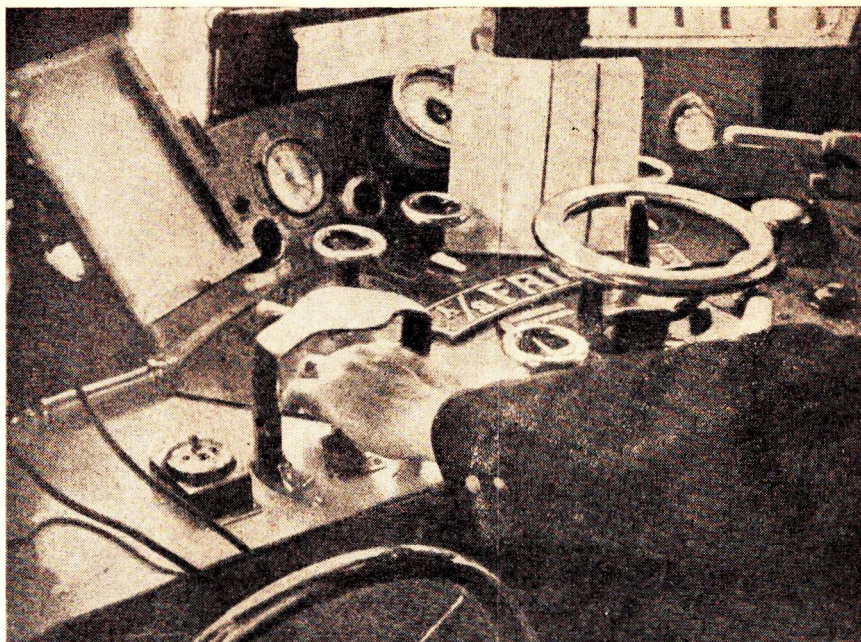
udkommer hver Uge...

ring konstatere Virkningerne, undtagen naar der foretages Opbremsning. Toget bruser frem med en Hastighed af 100 km i Timen. De grønne Gennemkørselssignaler ved Stationerne blinker ustandseligt forude, Afstanden mellem dem synes ikke større end mellem Sporvejsstoppestederne i København.

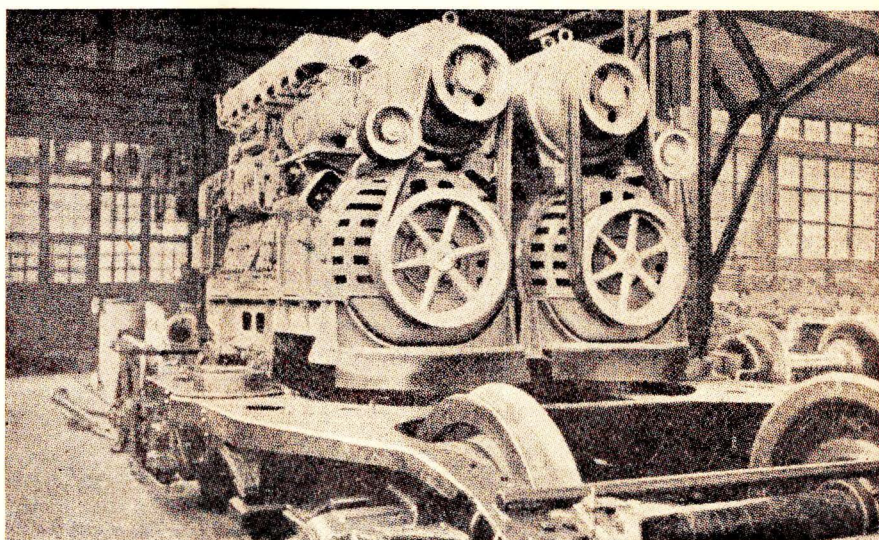
Som om det hele gaar af sig selv.

Ja, saadan ser det ud, fordi de tekniske Betingelser er fyldestgjort i alle Maader og Betjeningsmandskabet omhyggeligt uddannet til Formaalet. Ansvar for Driftssikkerheden paahviler Lyntogsremisen, hvor alle Togene har fast Station. Her foretages daglig Paafyldning af Solarolie, Rengøring og Pudsning, Smøring af hele Maskineriet, nøje Eftersyn af Kraftmotorer og alle Maskinadele, og for at intet skal blive glemt, maa Remise-Funktionærene, der udfører Arbejdet, registrere hver Enkelt-hed ved Afkrydsning paa et Skema og efter endt Arbejde aflevere dette til deres Overordnede i underskrevet Stand.

Umiddelbart før Afgangstiden kører Værkmesteren Toget uden for Remisen med Garanti for, at alt er i Orden, og afleverer det her til Motorføreren (Lokomotivføreren), der straks fortsætter til Hovedbanegaarden for Optagelse af Passagerer. For Kørslen paa fri Linie har Motorføreren Ansvar. Han dirigerer Toget og regulerer dets Fart ved Styrebordet, stadig med Foden paa »Dødemandspedalen«, som han ikke kan slippe i længere Tid end 6—7 Sekunder, uden at Toget automatisk bringes til Standsning. Paa Bordet mellem de grønne Kontrolllys ligger en lille Bog, kaldet »Vognbogen«, hvori han noterer sine Iagttagelser med Hensyn til Maskineriets Gang, saa eventuelle Fejl kan blive overført herfra til Eftersynsskemaet i Remisen ved Togets Hjemkomst.



Instrumentbord i Lyntog.



Lyntogsmotor.

Lyntoget drives af fire Dieselmotorer, to i den forreste Motorvogn og to i den bageste. Hver Motor har 250 HK, hvilket tilsammen giver 1000 HK., der ved Overbelastning kan komme op paa 1100 HK. De to Motor-Aggregater er ganske ens af Indretning, og Førende og Bagende skifter i Forhold til Togets Kørselsretning. Grunden til Togets Kørselsretning. Grunden til Anvendelsen af to Motorer i hver Vogn er, at man herved opnaar den bedst mulige Udnyttelse af Pladsen. I bageste Motorvogns

Førerrum har den assisterende Motorfører sin Plads. Der er Telefonforbindelse mellem de to Førerrum, saa Føreren i givet Fald kan tilkalde sin assisterende Kollega. Hvis imidlertid denne er inde i Toget for at efterse et eller andet og derfor ikke kan svare paa Telefonen, naar der kaldes, kan Føreren ved at trykke paa en Knap tænde grønt Lys i alle Vognene. Det er Signalet til den Assisterende om, at han snarest muligt skal søge Forbindelse med Føreren.

Afgangssignalet for Lyntoget gives Føreren ved en Brummetone, der fremkaldes gennem en elektrisk Anordning, naar Togføreren trykker paa en (for Publikum aflaaaset) Knap midt i Toget. Naar Signalet har lydt, sætter Føreren Toget i Bevægelse, og snart er Farten oppe paa de 100 km. Drejer det sig som Tilfældet er her, om »Kronjyden«, gaar Turen gennem Sjælland uden Stop, indtil Toget er kommet om Bord paa Færge, som straks derefter staar ud fra Færgelejet, og fra Nyborg fortsættes Kørslen over Fyn og videre op gennem Jylland med den normale Fart, undtagen paa Strækningen omkring Vejle, hvor der paa Grund af de mange Kurver kun køres 60 km. »Kronjyden« er det hurtigste af Lyntogene. Det løber fra København til Aalborg paa 7 Timer, og standser overhovedet ikke mellem Korsør og Aarhus. Der er noget imponerende særlig ved Togets Fart gennem de store Stationer i Roskilde, Odense og Fredericia. Man mærker i Førerrummet Forbikørslen som et svagt Lufttryk, men inden man faar Tid til at tænke sig om, er man langt bort fra den store Station, hvor Togets Fart følges med misundelige Blikke af ventende Persontogs-Passagerer. I Fredericia, hvor ellers alle Tog standser, ser det nærmest ud, som om man kører under Taget paa en mægtig Kornhjem.

Motorføreren er uimponeret, for han er vant til Turen. Han hilser med Pegefingeren til Kasketten, naar et modgaaende Tog eller en Station passeres, saa har han gjort sin Skyldighed over for Kolleger og Stationspersonale. I Forbifarten lykkes det lejlighedsvis at iagttage Genhilsener fra Stationerne, derimod ikke fra de modgaaende Tog.

De skiftende Aarstiders Farver

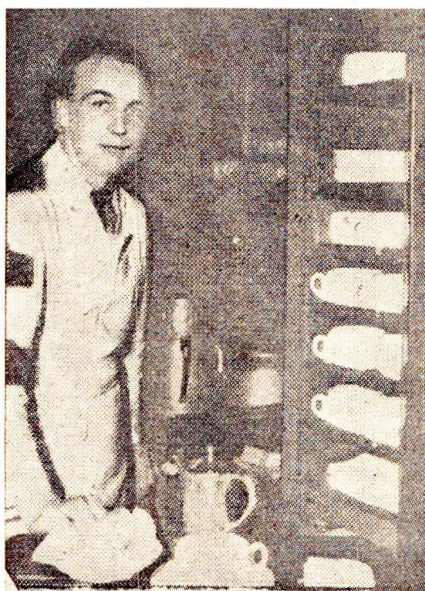
slaar paa mærkelig Maade sammen om Førerrummet under Togets Fart gennem store Skove. Inde i Kupéerne vil man ikke opleve noget lignende. Der faar man højest et Indtryk, svarende til hastigt skiftende Billeder i Biografteatret. En vis Spænding knytter sig til Spørgsmaalet, om Banelinien er fri. Hist og her springer en Kat op fra Skinnerne og ud til Siden uden at blive ramt. Kattene slipper med Forskrækkelsen. Værre gaar det, naar en Hare har forvildet sig ind paa Banelinien. Den kan ikke sanse at springe til Siden, men fortsætter lige ud mellem Sporene og undgaar ikke at blive kørt ned.

Gaar man fra Førerrummet ind i Vognene, er man straks i en helt anden Verden — Passagerernes Verden. Der er 222 Pladser i Togets fire Vogne, deraf 42 paa 1. Klasse, Resten paa Fællesklasse, hvortil henregnes Pladserne i Barren. Alle Pladser eller saa godt som alle er besat af Passagerer, som føler sig lykkelige over at have faaet Pladsbillet, og som derfor har Raad til at vise et venligt Ansigt. En Stemning af Tryghed og Velvære slaar En i Møde. Politiske Diskussioner høres rundt om mellem

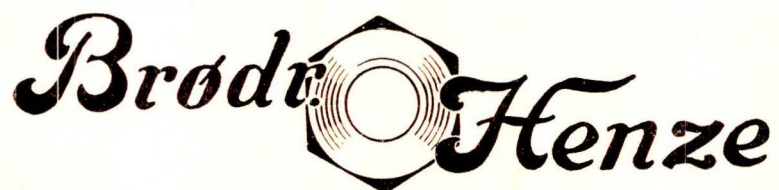
Folk, der aldrig har set hinanden før. Aviser læses og kastes paa Gulvet eller gemmes omhyggeligt i Haandtasker (ikke alle er lige skødesløse med Behandling af Aviser). Tjenere har travlt med at servere overalt i Toget, og det er meget gode Ting de sætter frem for Publikum. Det lille elektriske Køkken, hvor Kokken lige akkurat kan vende sig uden at komme galt af Sted, er fuldt paa Højde med Situationen. Dog er det forbi med den ægte Te og den originale Cognac, som man reklamerede med i Dagbladene de første Dage efter Lyntogenes Genindsættelse i deres gamle Ruter. Køkkenets Specialiteter er Skinke og Spejlæg, forloren Skildpadde, Smørrebrød, Kaffe og Wienerbrød.

Fra Motorvognens Fællesklasse-Afdeling kan man fortsætte sin Gang ind i Bagagerummet, hvis man da ellers har sikret sig Tilladelse hertil, for der staar »Adgang forbudt« over Døren. Bagagerummet er noget for sig selv. Det er den ene Motorvogns Bar, der benyttes til Opstabling af Rejsegods. Desuden er det Tilholdssted for Togfører og Konduktør og for Jernbanefunktionærer, der rejser i tjenstlige Anliggender. Selskabeligheden her er hyggeligere end den, der udfolder sig inde i Vognene, fordi Jernbanefolkene kender hinanden og taler kammeratligt sammen.

I dette Rum, hvor det hænder, at Kokken fra sit Køkkenvindue blander sig i Samtalen, sidder man paa Træstole ved Siden af Stabellen af Rejsegods og faar Kaffe og Øl serveret paa en opretstaaende Ølkasse. Det er, hvad man kan kalde tvangsfrit Samvær. Jernbanemændene fortæller livligt om deres Indtryk fra Lyntogstrafikken, og man faar her bekræftet Rigtigheden af, hvad man lejlighedsvis har hørt fra forskellige Sider. Alle



Det lille Lyntøgs-køkken.



Grundlagt 1881

Bragesgade 8
København N

Central 3045 - 17045

A/S KASTRUP GLASVÆRK

Hovedkontor:
Nørrevoldgade 12
København K.



Fabrikation af alle Arter
Flasker, Emballageglas,
Belysningsartikler, pressede
Glasvarer, Drikkeglas, Hus-
holdningsartikler, Sylte-
artikler, Henkogningsglas
m. m.

EJBYHOLM GLASVÆRK ^A/_S

*Fabrikation af
Emballageglas og Specialglas.*

EJBY PR. GLOSTRUP
TELEFON EJBYLILLE 408

^A/_S S C A N I A - V A B I S

TANDHJUL
OG INDUSTRI-GEAR

LYØVEJ 20 ✕ KØBENHAVN F ✕ TELEFON CENTRAL 11500

Pladser er solgt længe forud, navnlig i Lyntogene til København, og kun undtagelsesvis kan der skaffes Pladser til enkelte heldige Passagerer »uden for Nummer«, f. Eks. naar en bestilt Billet ikke afhentes. Ved Bystationerne stormes imidlertid Indgangsdørene af rejsende, som vil tage Chancen og prøve at komme med ofte under Paaberaabelse af, at de skal til Byen i overmaade vigtige Forretninger eller særlige personlige Anliggender. Togføreren kan dog ikke lade sig overtale. Han har streng Ordre til ikke at indlade Ekstra-Passagerer og maa derfor optræde med stor Strengthed, selv om han af Naturen er venlig og imødekommende. Denne Løben Storm gælder dog ikke saa meget »Kronjyden« som »Nordjyden« som de øvrige østgaaende Lyntog, der under Turen til og fra København holder ved flere Bystationer.

Lyntoget fortsætter sin støtte Kørsel nordpaa gennem Jylland, og inden man har faaet talt ud med Togføreren om store og smaa Begivenheder — om Søsyege og Togsyege og dristige Passagerers Optræden — holder det i Aarhus, hvor det nødvendigvis maa holde. Togene skal her ud samme Vej, som de kører ind. Det betyder for Damptogene, at Lokomotiverne skal vendes, inden Kørselen kan fortsættes, og for Lyntogene, at den Motorvogn, der ved Indkørslen dannede Bagende, bliver forreste Vogn ved Udkørslen. Endvidere afløses Maskinfolkene fra 1. Distrikt af deres Kolleger fra 2. Distrikt. Lyntoget holder normalt 7 Minutter paa Aarhus Station — en Opmærksomhed mod den store jyske By, hvor saa mange Passagerer stiger af og paa. Ved den fortsatte Kørsel nordpaa standser det i Randers og Hobro, men her kun henholdsvis to Minutter og et Minut. Det tynder nu lidt ud



Aalborg Statsbanestation.

blandt Passagererne, eftersom disse naar deres Bestemmelsessted i Kronjydernes Land, og de nye, der kommer til for at rejse til Aalborg, kan ikke besætte alle de ledige Pladser. Med andre Ord: Nord for Aarhus er det ikke saa vanskeligt at komme med Lyntog som Syd for denne By. Til Gengæld bliver der jo ogsaa kun Tale om en mere begrænset Rejse.

Rettidig kører »Kronjyden« ind paa Aalborg Station, for kort efter at fortsætte til Frederikshavn. Her staar raske Hænder parat til at give »Kronjyden« et make up. Der fyldes Vand paa Tankene, fejes og vaskes Gulve, saaledes at alt er friskt til at modtage de rejsende til Hjemturen, og ved Midnatstid

er »Kronjyden« tilbage i København.

De danske Lyntog er det smukke tekniske Resultat af Erfaringer, indhøstet gennem en Aarrække ved Motorkørsel paa Jernbanerne i Forbindelse med Impulser fra fremmede Lande. De er i videst muligt Omfang dansk Arbejde, udført af store danske Motor- og Vognfabrikker, velindrettede og behagelige for Passagererne. Med normale Oliepriser er Driften ikke særlig dyr. Før Krigen androg Smøre- og Brændselsolie-Forbruget 10 Øre pr. km for 3-Vogns Tog, 12 Øre pr. km for 4-Vogns Tog. Nu er Omkostningerne naturligvis noget højere.

A/s Kaas Briketter



**DE FORENEDE
AUTOMOBILFABRIKER
AKTIESELSKAB**

ODENSE

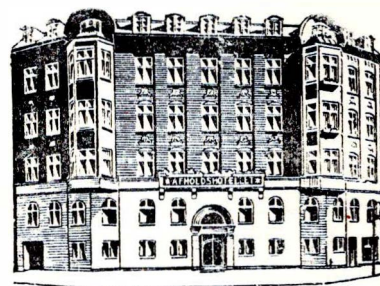
KØBENHAVN . AARHUS . ESBJERG . AALBORG

**HJERTELOG TIL LYKKE
ØNSKER:**



AUTOMOBILER

Bilow
F. BÜLOW & CO.



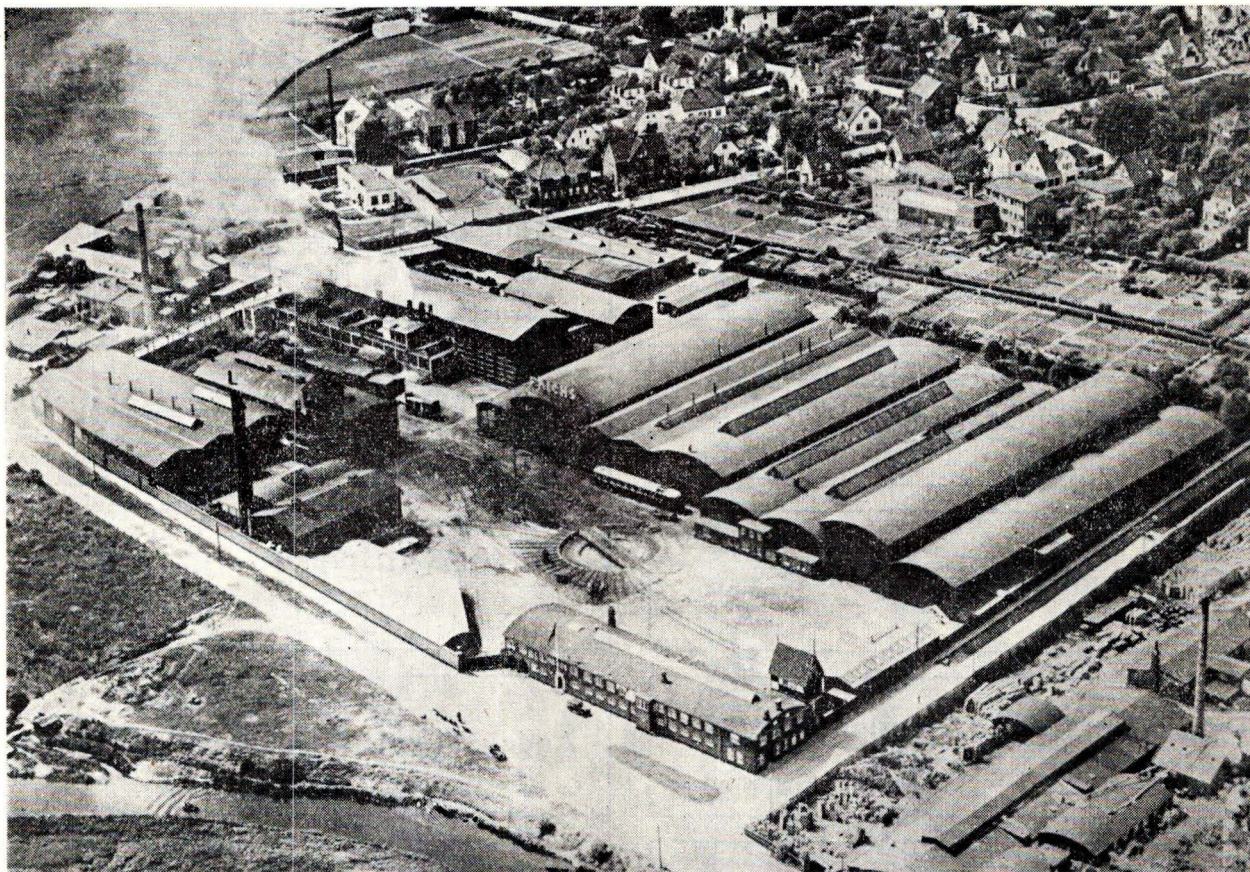
AFHOLDSHOTELLET

Banegaardspladsen, Aalborg . Tlf. 3113-3114



*Hyggelige Værelser med Telefon
Rimelige Priser . 1. Kl.s Køkken*

Hvor de store Maskiner bliver til...



Udsigt over Frichs Fabriker.

Noget af det, der imponerer de Besøgende paa D.S.B. Jubilæumsudstillingen mest, var vel nok den kolossale E.Maskine, hvor mange fik Indtryk af at være kommet til Gullivers Land. Prægtig og tillidsindgydende saa denne Maskine ud. Lad os standse et Øjeblik og høre lidt om denne Danmarks eneste Lokofabrik, som siden 1912 har fremstillet de fleste af D.S.B.'s nyeste Loko foruden Motorerne til alt Motormateriellet.

Fabriken spænder over et Areal paa 50.000 m², den ene store Monteringshal og Smedie ligger ved Siden af den anden. 1000 Arbejdere og Funktionærer er beskæftiget. En dygtig, trænet Stab.

Lad os følge Fremstillingen af en H-Maskine, den største Type Godslokomotiver, der kan trække 1000 Tons eller ca. 70 fuldt lastede Vogne. Først tager Ingeniører og Tegnere fat. 600 Tegninger skal til som Rettesnor. Alle enkelte Dele af Lokomotivet er fæstnet paa hver sin Tegning. Trænede Konstruktører har nøje gennemtænkt det hele. Saa er det Formernes, Drejernes og Montørernes Opgave at bygge Staalhe-

sten op, og de faar de fineste Drejebænke og Ovne til deres Raadighed. Maskiner og Mænd skaber Maskinen.

Frichs har sit eget Elektricitetsværk, der er lige saa stort som en lille Købstads. Kraft er nødvendig for at faa de mange Hjul til at snurre i Hallerne. Raa-materialerne, de store Staalplader, som nittes sammen til Kedelen og andre Dele, Hjulsættene under Lokomotivet, køber Frichs i færdig Stand. Resten maa man selv klare.

I Grov- og Klejnsmedien formes mange Dele. En 300 Tons Pladepresser runder Kedelbunde af. Grovsmediens fornemste Værktøj er Pressen med et Tryk paa 800 Tons. Den tildanner bl. a. Drivstængerne, som forbinder Hjulene. Den raa Staalstangs ene Ende opvarmes, saa Metallet gløder og bliver blødt. En rullende Kran opspændt under Loftet fører det rødglødende Metal hen under Pressen, der falder centner tungt og præcis ned, former og omdanner Metalstangen, som var den lavet af Kagedejg. Den endelige Afrunding af Drivstængernes Ender sørger Autogenskæ-

Vi ønsker til Lykke med 100-Aars Jubilæet

Mammen & Drescher & Co

Aarhus

Spedition og Pakhusforretning

Fr. Dreyer Frøhandel

AARHUS

Hotel Preisler, Viborg

Byens førende Hotel

Telefon 1087 (3 Lin.)

Ringe Maskinfabrik & Jernstøberi & Co

Tlf. Ringe 6 - 306

Øernes Andelsselskab for Indkøb af Foderstoffer

A. m. b. A.

Axelborg

»Trico« Opmasknings- & Trikotagefabrik

Nr. Broby

Tlf. Brobyværk 158

Odense offentlige Slagtehus & Co

Korsør Glasværk

Dansk Vinduesglas

Dansk Most- & Tørringsindustri & Co

Tlf. Dalum 211—620

Egelundsvej, Hjallesø

Andelsselskabet Odense Eksportslagteri

FØNIX TEATRET

ODENSE

Besøg Kino Teatret Odense

Billettelefon 4250

& Fredericia Trælasthandel

Eneforhandling: Faxe Kalk, Morsø Støbegods

Fredericia

Tlf. 60 - 1313

Glamsbjerg Maskinfabrik

v/ Chr. Larsen

Glamsbjerg, Tlf. 63

& Bertel Nielsen & Haahr

Kulimport . Indenlandsk Brændsel

Vejle

Tlf. 1824-2845

Hovedbanegaardens Restaurant

København

J. C. Filtenborg & Co

Ure en gros

Ryesgade 1, Aarhus

Telefon 206

ALBINUS
Christiansen
& SØN

BOREMESTRE

Frederikshavn

Telef. 359

Aktieselskabet Aarhus Privatbank

Besøg Restauranten Roskilde Banegaard

høflig og hurtig Betjening

reflammen for. Vor Tids Smed kan skære i det sværeste Metal, men han smelter sig Vej frem, det drypper ikke med Spaaner fra hans Sav eller rettere Skæreflamme, men med glødende Metal. »Savbladet« er over 1600 Grader varmt. I Smedien tildannes ogsaa Slamsamlere, der sidder under Lokomotivet. De ligner de omfangsrige Damehatter, som var paa Mode for en Generation siden. Her laves ogsaa den saakaldte Damphat, som sidder et Stykke bag Skorstenen paa ethvert ordentlig Lokomotiv. I Damphatten samles den rene hede Damp, før den slippes løs i Cylindrene, og trækker Lokomotivet frem ved at trykke mod Stemplet.

I Jern- og Staalstøberiet støbes en Mængde Enkeltdele. Alt laves efter Træmodeller, som et Snedkerværksted tildanner efter Ingeniørernes Tegninger. Paa det store Modellager er samlet Tusinder af Modeller, bl. a. til Lyntogsmotorer. Frichs laver nemlig ogsaa de populære knaldrøde Lyn, men først og fremmest en Række Modeller til vort H-Lokomotiv. Støberiet er en Kæmpehal, hvor et sælsomt Liv rører sig. Paa Gulvet staar Formene, det tager megen Tid at rette dem til, saa de rette Hulrum fremkommer, som skal fyldes med glødende Jern eller Staal fra Ovnene med Temperaturer til helt op mod 16.000 Grader. Som glødende Slinger ledes det opvarmede Metal til Formen, som hurtigt fyldes. Det hvisler og syder, smaa Røgsøjler stiger op mod Loftet. Formerne er et travlt Folkefærd. Sceneriet minder om den berømte Trolldhøj, der hæver sig paa gloende Pæle. Det gælder om at være rap og sikker paa Hænderne. Et Fejlgreb kan blive skæbnesvangert. Med et Snuftag lukkes der for den glødende Strøm fra Ovnene. Det sker ved at sætte en Lerprop i Aabningen. Den kan ikke smelte. En Hovedproduktion i Støbningen er de store Cylindre til H-Maskinen, men desuden en Række Smaadele.

I den særlige Klejnsmedie nittes de store bøjede Plader til Kedlen sammen. Det sker ogsaa ved Hjælp af Trykluft. Nitterne arbejder sammen to og to. Den ene trykker Nitten indvendig fra ud gennem Pladen. Makkeren sidder parat med en Lufthammer og laver et Hoved paa Nitten, saa den binder. Det hele gaar forbløffende stærkt.

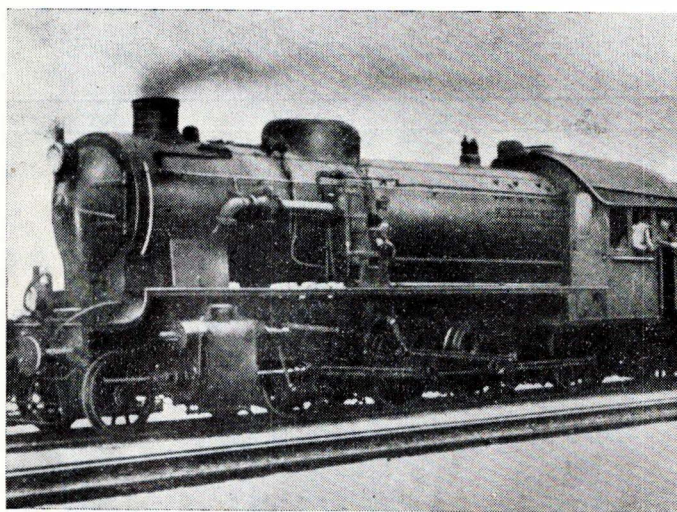
Fyrkassen, Lokomotivets Hjerter, hvor Kullene brænder, og varmer Vandet op, kæles der særligt for. Den skal være solid og nittes sammen af to Hold Plader. Det inderste er af Kobber, der taaler Varme særligt godt. 1100 Afstivningsbolte anbringes for at holde det hele sammen. Røgen fra Fyret føres gennem en Række Rør frem til Skorstenen. Den varme Røg er med til at give Vandet en høj dampdrivende Tem-

peratur. Naar der er rigtig Træk i Fyret, kan Flammerne slaa gennem Rørerne og helt ud i Skorstenen.

I den store Maskinhal bearbejdes, afdrejes, fræses og høvles de mange Enkeltdele. Cylindre udbores, Stempler, Glidere, Ventiler og Lejer faar en sidste Afpudsning. Det er Præcissionsarbejde. Det hele skal passe paa Milimeter.

De forskellige færdige Dele fra Afdelingerne samles til Slut i Lokomotiv-Montage-Hallen. Her bygges Lokomotivet op. En mægtig Kran løfter Kedlen op paa Rammen, som bærer det hele. Fyrkassen bringes paa Plads. Førerhuset følger efter. Kranen hiver paany det hele til Vejrs, og Hjulene triller paa Plads. Selve Lokomotivet har otte foruden to under Forløberen, der er løst forbundet, saa Kurverne kan passeres. Under Værkmesterens omsorgsfulde Ledelse pusles der om Lokomotivet. Der boltes, forbindes, nittes og skrues. Led for Led færdiggøres den store Maskine. Tenderen, der fremstilles i Klejnsmedien, kobles til. Den har Plads til Kullene og Vandet. Skorstenen sættes paa Plads. Den er længere, end man almindeligvis tror, idet den fortsætter ned i Røgkammeret i den forreste Del af Maskinen. Dampen føres ogsaa ud i Røgkammeret og er med til at give Fyret Træk, idet Spildedampen har et mægtigt Tryk paa. Det spidse Forparti paa Lokomotivet har et lille Hjul midtvejs. Ved dets Hjælp kan der aabnes ind til Røgkammeret, saa det kan renses.

En Inspektør fra Statsbanerne indfinder sig for at afprøve Kedlen. Den skal være helt tæt. Der sættes Vand- og Damptryk paa. Stiger Trykket op over en vis Grænse, træder Sikkerhedsventilerne i Funktion, og Dampen fuser ud, inden Kedlen sprænges. Naar



Den 20 Meter lange H-Maskine.

Søren Wistoft & Co. A/s



AUTOMATER

Aalborg Værft A/s



AKTIESELSKABET GARCO
KØBENHAVN

C. T. WINKEL A/s

Ingeniør & Entreprenør

Hammerensgade 6, Kbhvn. . Palæ 480 - 840

TAGE PEETZ & CO.

Trælaster en gros

Christiansgade 22 . København K . Ctr. 5530

Manufaktur, Sy- og
Besætningsartikler
EN GROS

Fjergen Kornerup A/s

Farvergade 6—10
København K
Telf. Central 6881

A/s **»REFFO«**

STRUER

Telefon 145



A/s **GASACCUMULATOR**

KØBENHAVN
AARHUS . AALBORG . ODENSE

Dampen er lukket ud, undersøger Inspektøren Kedlens Indre ved Hjælp af en elektrisk Lampe paa Enden af en lang Stok.

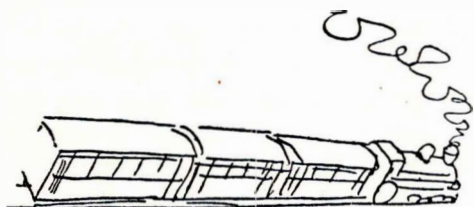
Kedlen omvikles derefter med Asbest eller Staniol, der holder paa Varmen, og til Slut anbringes de yderste tynde Plader, H-Maskinens Hud, der males fint op. Noget af det sidste, der anbringes, er det dannebrogsfarvede Baand paa Skorstenen. Det ser flot og festligt ud, men snart vil det være sodet til af Røgen, der pulser op fra Skorstenen.

En skønne Dag er H-Maskinen færdig. Skinnende af Maling og med fine blanke Maskindele staar den klar til Afgang fra Montagehallen. Det er et prøbert og gedigent Stykke Arbejde, der er lavet. 20 Meter langt er Lokomotivet fra Forløberens Spids til Tenderens Bagparti. 1200 Hestekræfter udvikler Maskineriet. Lokomotivet kan medføre 27 Tons Vand og 8 Tons Kul, og det vejer 138 Tons, saa det hviler solidt paa Skinnerne.

Hvor længe tager det at lave et Lokomotiv? Det kan gøres paa en Maanedstid, men Frichs laver Lokomotiverne i Serier paa 10 ad Gangen. 10 Maaneder varer det at faa en Serie færdig.

Det er en stor Dag, naar H-Maskinen fiks og færdig ruller ud fra Montage-Hallen ud paa den store Drejeskive i Gaarden. Den blev i øvrigt saboteret under Besættelsen og ejendommeligt nok netop i de Dage, hvor Lokomotiver skulde leveres. Drejeskiven blev sat ud af Funktion for længere Tid. Lokomotiverne blev spærret inde, og Tyskerne rasede, de havde tvunget Fabriken til at levere sig et mindre Antal Lokomotiver, ellers maatte D.S.B. ingen faa.

Fra Fabriken ruller H.-Maskinen ind til Aarhus. Pifter farvel til Fabriken og de Arbejdere, som skabte den, men før Lokomotivet sættes ind i Driften, skal det ud paa en længere Prøvetur. En fintmærkende Maalevogn spændes bagefter Lokomotivet, og paa dets Sider tager Kontrollører Opstilling og er kritiske Observatører, mens H-Maskinen ruller af Sted med indtil 70 km's Fart som Persontog eller trækkende en Mængde Godsvogne. H.-Maskinen klarer sin Eksamen til rent rent ug. Frichs belønnes med en Check paa 500.000 Kr. for det færdige Lokomotiv.



Tusinde og atter Tusinde af de mest forskellige Artikler fremstiller vi.

Der er ikke den Ting af Gummi eller Ebonit, De ikke kan faa hos os.

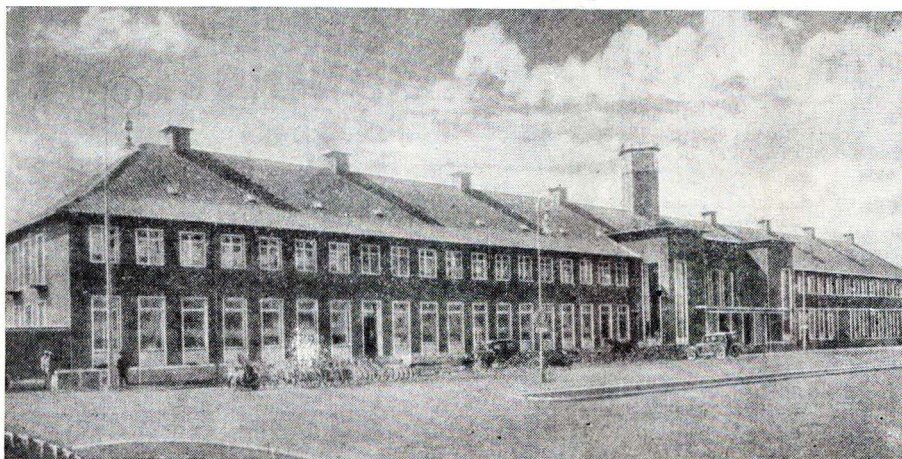
Alt til Brug i det daglige Liv i Hus og Hjem, til Sygepleje og Hospitalsøjemed kan vi under normale Forhold levere.

Ethvert — selv det mest specielle — Ønske fra Teknik og Industri kan vi imødekomme.

og landskendt er Kvaliteten —

Danmarks bedste!

UD AT SE PAA D. S. B. — *Fredericia.*



Fredericia Banegaard.

Hvis man ved Siden af Nødder, Mandler og Marmelade kunde faa bevilget Kvota til Import af en Perser og anbragte ham foran Fredericia Personbanegaard, vilde han sikkert — inden han begyndte at udrede det persiske Spørgsmaal, udbryde: »Jamen, det er jo Hovedbanegaarden i Teheran!« Saa meget ligner de to Banegaardsbygninger hinanden. Med Undtagelse af Urtaarnet, som Perserne antagelig ikke vilde lægge Mærke til, fordi han som alle sine Landsmænd ved, hvad Klokken har slaaet (!) er de to Bygninger som to Draaber Vand, og det er ikke nogen Tilfældighed. Det er som bekendt danske Ingeniører, der har bygget Jernbanerne i Iran, og det er Overarkitekt Seest ved Statsbanerne, der har tegnet Tvilling-Banegaardene.

Om der bag Hovedbanegaarden i Teheran skjuler sig Landets største Jernbanetrafik-Knudepunkt, ved jeg ikke, men jeg ved som alle andre her i Landet, at der bag Personbanegaarden i Fredericia skjuler sig Danmarks største trafikale Knudepunkt. Her er der Liv Dag og Nat. Tog kommer og Tog

gaar, Tusinder af Rejsende haster hver Dag fra Tog til Tog, alle Dialekter og Sprog summer en i Ørene, blander sig med Lokomotivernes Hvæsen, Højtalerernes Skraalen, og Svellernes taktfaste Sang under de rullende Hjul for at forene sig i den Rhapsodi af Tempo og Teknik, som griber enhver, der opholder sig i Hjertet af Landets største Trafik-Knudepunkt — Fredericia Banegaard.

Et Omraade paa 7,5 km.

Det varede 9 Aar at bygge Fredericia Station, fra 1926 til 1935, og med sine 10 Hovedspor og utallige Rangerspor vilde Sporene — ikke Skinnerne — strække sig over 64 km eller som fra Fredericia til nogle Kilometer paa den anden Side Horsens — selvfølgelig ad Jernbanen.

Stationen beskæftiger 550 fastansatte og Hjælpearbejdere alene, og hertil kommer det kørende Togpersonale, Lokomotivpersonale, Signaltjenesten, Banegaardsrestaurations og Rengøringspersonalet, saaledes at Tallet naar op paa 1350. I Finansaaret 1945—46 er der i Lønninger til fastansatte, Hjælpe-

arbejdere samt til Pensionister udbetalt ca. 9 Mill. Kr. Penge, der kommer udefra og lægges i Fredericia og derfor er et meget stort Aktiv for Byen, samtidig med, at det til Gavns slaar en Pæl gennem den Frygt, som ved Lillebæltsbroens Bygning gjorde sig gældende for Fredericias Vedkommende.

Paa hele Omraadet findes 193 Sporskifter. De indførende og udførende Hovedspor er »udflettet«. Det betyder større Sikkerhed, ingen Sammenstød og ingen Forsinkelser, og man kan samtidig modtage og afsende Tog. Stationspladsen oplyses af fem 30 m høje Lys-taarne, hver med 6—8 Projektører, der igen hver er paa 600—1000 Watt. Strømforbruget i 1944—45 var for baade Lys og Kraft 622,000 Kilowatt.

Paa selve Banegaarden findes 48 Højtalere til Betjening af de Rejsende og Personalet og 30 elektriske Ure, der alle gaar som ét. Hver Dag omlades paa Banegaarden ca. 100 Ilgodsvogne alene, og 73 Personvogne futter rundt fra Perron til Perron med Rejsegods og Ilgods.

Af Telefoner er der foruden Bytelefonen og Fjerntelefonen 90 automatiske Lokaltelefoner, saa de forskellige Afdelinger hurtigt kan komme i Forbindelse med hinanden.

Paa Personbanegaarden er 47 Mænd og Kvinder hver Dag beskæftiget med Rengøring af Personvogne, i Vejlelejsbygningen findes 30 Overnatningsværelser til det kørende Personale + Opholdsrum til Stationens eget Personale.

430 Radiatorer sørger for, at der altid er Varme i de forskellige Rum og Kontorer, og det aarlige

✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧

HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧

HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧



Ældste og største, private danske
Livsforsikringsselskab

Stiftet 1872

Livsforsikringsbestand over 1 Milliard Kroner

✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧ HAFNIA LIV ✧

Arbejdsgivernes Ulykkesforsikring A/s

POLITITORVET 14
KØBENHAVN V
TELF. CENTRAL 77



DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE SELSKAB



Textilfabrikantforeningens indr. Sælles Varemærke
TEXTILFABRIKANTFORENINGEN
 Kontor: Vester Farimagsgade 20, København V.
 Telefon: Central 6351 . 6371 . 10109
 Rigstelefon: 398 Telegram-Adresse: »Textilchamber«

SOPHUS BERENDSEN ^{A/5}

»ØRSTEDHUS«

VESTER FARIMAGSGADE 41

KØBENHAVN V

TLGR.
BERENDSEN

TLF.
C. 8500

ALT JERNBANEMATERIEL

Cirkus Schumann

Hver Aften Kl. 20

Det
store

CIRKUS-EVENTYR

Lørdage og Søndage MATINE Kl. 16 smaa
Priser
 med hele det store Aftenprogram uafkortet.

Forsalg 6 Dage forud fra Kl. 10—17

Telefon 4443

Kulforbrug alene hertil er 390 Tons.

Til Stationen hører en stor Telegrafstation, der ikke alene modtager og afsender Stationens egne Telegrammer, men ogsaa omekspederer Telegrammer fra Jylland til Øerne og omvendt.

I Telegrafrummet er der 6 Telegrafapparater, der alle seks har Forbindelse til 12 Telegrafledninger, der med deres evige Tikken holder Forbindelsen vedlige med Omverdenen. Desuden disponerer Stationen over 17 Fjerntelefonledninger, hvormed man hurtigt kan komme i direkte Forbindelse med samtlige Jernbanestationer i Danmark.

Sikringsanlægget...

Hele dette omfattende Anlæg dirigeres fra 5 Signalposter. 7 Arm-signaler og 26 Dagslyssignaler sikrer ind- og udgaaende Tog, 126 Dværgsignaler, der giver den smidige og sikre Rangering. 194 Sporskifter fjernbetjenes og kontrolleres elektrisk, 229 Haandtag i Signalposterne centraliserer Sikkerhedstjenesten, 900 Relais for-

midler Afhængigheden mellem Anlæggets forskellige Dele, 10,000 Kontakter er indkoblet i Sikringsstrømløbene, 85,000 m Traad fører Strøm fra Kontakt til Kontakt inde i Signalposterne, andre 85,000 m mangetraadet Kabel er nedgravet i det 7,5 km lange Banegardsteren til Forbindelse med Signaler og Sporskifter, og 1,500,000 m Traad — Strækningen Fredericia — København 6 Gange — i disse Kabler fører Betjenings- og Kontrolstrøm. Hele Stationens Sporareal er isoleret, saaledes at Tøgenes Bevægelser kan kontrolleres paa Sportavler i Posterne.

Rangerbanegaarden...

To Trediedele af det Terræn, der omfatter Fredericia Jernbanestation optages af Rangerbanegaarden, hvilket i første Omgang betyder Godstrafiken, og en god Portion af de mange Mennesker, der er knyttet til Fredericia Station, har deres Arbejde her.

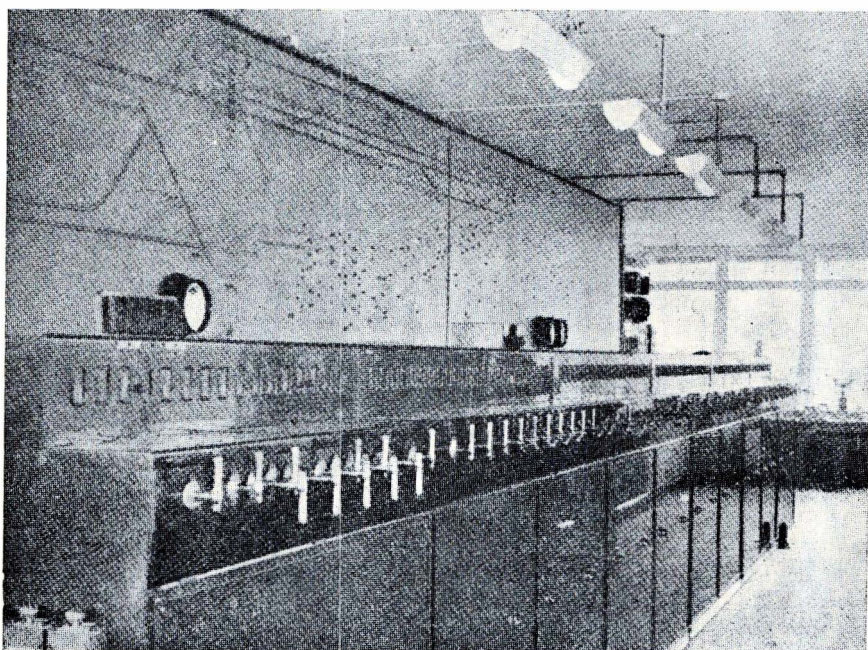
Naar Rangerbanegaarden strækker sig over et $3\frac{1}{2}$ km langt Omraade, skyldes det, at man i Fredericia har den ideelle Rangerba-

neggaard, hvor de mange Godsvogne, der daglig passerer, kan sorteres og finsorteres hurtigst og nemmest. Dette sker gennem flere »Rister«, der begynder ude i Nærheden af Stallerup med en Ankomstrist. I Forlængelse heraf følger en Strækningsrist, en Stationsrist og Rækken slutter med en Afgangsrist, der udmunder helt inde ved Vognvaskeriet ikke langt fra Opholdsbygningen ved Vejlevej. Indenfor hele dette Omraade ligger saa Omladehallen, Remisen, Forbrændingsanstalt og Stationens eget »Vandværk«.

Guldfiskedammen...

Det aarlige Forbrug af Vand til Lokomotiverne er paa Fredericia Station ca. 100.000 Kubikmeter, som man skaffer sig udenom Vandværket og dermed sparer 25.000 Kr. De mange Kubikmeter samles op fra hele Rangerbanegaarden og Omegnen gennem Vandløb, der munder ud i et Vandreservoir lige ved Remisen. Det opsamlede Vand er dog for haardt til direkte Brug i Lokomotiverne. Haardhedsgraden er 22 og den maa kun være 6—7. Vandet skal derfor tilsættes Kalk og Soda, og det sker i en stor Bygning ved Remisen.

Til Vandreservoir, der iøvrigt ligger som en idyllisk Dam med Buske og Træer midt i det tekniske Spektakelland, knytter sig iøvrigt et morsomt Tilfælde. Enhver, der har været ved Dammen, har lagt Mærke til de Kæmpe-Guldfisk, der svømmer rundt. Der er mange, og de er store som Makreller. Umiddelbart efter at Stationen var indviet, fik man Besøg af et Selskab af Jernbanefolk fra Roskilde, og da de havde set hele Terrænet og var vendt hjem, kvitterede de for Besøget ved at sende en Snes smaa Guldfisk af Overportør Plæhns bekendte fra Klosterpar-



Det store Sikringsapparat.

½ M. I. Ballins Sønner

Nykøbing F.

Tlf. 152 - 167

Fabrik for Arbejdshandsker

Leverandør til D. S. B.

BRUUN & SØRENSEN ½

AARHUS

*Vejle Stevedore- &
Speditionsforretning*

F. Thygesen . Havnepladsen . Vejle

H. Offenhäusers Sønner ½

Kasket- & Pelsvarefabrik

Odense

Vejle Bolte- & Møtrik-Fabrik

Aktieselskab

^A/_s Bladhandler-Forbundet



Blad- og Tobakssalget

paa

Banegaardene

D. S. B.

KUL ✱ KOKS

Hellerup Kulimport ^A/_s

Tuborg Havn . Telefon Helrup 20

Bergmann, Smith & C.

Skibsmægler

Rasmus Christensen

Skibsmægler

Carl v. d. Hude

Skibsmægler

AARHUS

ken i Roskilde, til at sætte ud i Dammen. Det er disse Guldflasker og deres Efterkommere, der nu svømmer rundt i Vandet til Akkompagnement af de 21 hvæsende Lokomotiver, der har til Huse i Remisen kun faa Meter fra Idyllen.

Mens vi taler om Fisk, maa vi hellere tage Fuglene med. Dammen har ogsaa sin And med en

Flok Ællinger. Den kommer hvert Aar, ruger Ællingerne ud og naar de er store nok, forsvinder de i Gaasegang enten mod Bæltet eller Voldene. I Nærheden har en Sol-sort okkuperet et Telefonskab, hvor den har bygget sin Rede og netop i disse Dage har travlt med at fodre fem skrigende Unger. Der er altsaa nok at gaa og kigge til.

Roskilde Station...

— Ved Aabning af den første Jernbane i Danmark, Banen fra København til Roskilde, Søndag d. 27. Juni 1847, fik Roskilde Station Betydning som Banens Endestation; men det er dog først ved Aabning af Banestrækningerne Roskilde—Korsør den 27. April 1856, Roskilde—Masnedsund den 4. Oktober 1870 og Roskilde—Kallundborg den 30. Decbr. 1874, at Stationen bliver det vigtige Jern-

baneknudepunkt, som den fremdeles er.

Medens der i 1847 kun løb 3 daglige Tog i hver Retning til og fra Roskilde, var Antallet i 1877 steget til 20, i 1907 til 80, i 1914 til 100 og i 1939 til 180 daglige Plantog.

Den stadig stigende Trafik nødvendiggjorde Udvidelser af Stationens Spor anlæg. Saa sent som i

1935 havde Stationen dog kun 4 Hovedspor og et Overhalingsspor.

Planlæggelsen af Lyntogene og forøget Kørehastighed krævede en gennemgribende Udvidelse af Stationens Spornet. Den blev paabegyndt i 1935 og var færdig i 1937, for Sikringsanlæggets Vedkommende dog først i 1939. Herefter fik Stationen 7 Hovedspor med 4 Perroner.

Der er planlagt en Udfletning af Spornettet mod Vest og Anlæg af Dobbeltspor til Lejre. Jordarbejderne er til Dels færdige, men Mangel paa bl. a. Skinner har udsat Arbejdet.

Naar Udfletningen er færdig, vil der kunne etableres ren Retningsdrift, saaledes at Tog fra alle Sider kan køre ud og ind uafhængig af hinanden.

Danmarks ældste Jernbanestation.

Stationens Hovedbygning er Danmarks ældste Jernbanestation. Den har bestaaet siden Jernbanens Aabning. Den Mindeplade, som blev afsløret paa Stationens østre Taarn paa Jubilæumsdagen, er derfor en velfortjent Dekoration til den gamle ærværdige Station.

I Aarenes Løb er der foretaget Tilbygninger baade mod Øst og Vest.

Mange Planer og Projekter har været udarbejdet til Ændring og Forbedringer af Lokaler for Publikum og Personalet. Personalet bestod i 1847 af 13 Mand. I 1877 var der stadig kun 3 paa Kontoret, medens Plads- og Pakhuspersonalet var forøget med 3 til 13. I 1903 var der 13 paa Kontoret og 44 Plads- og Pakhusfolk, i 1937 henholdsvis 21 og 68 og nu 28 og 94 foruden ca. 40 Ekstraarbejdere. Med Bane- og Maskintjenesten er der ca. 300 Mand, saa det er mange Penge, der kommer til Byen hver Maaned.



Carøe & Co.

GRUNDLAGT 1843

Korn- & Foderstoffer

Kristiansgade 18 . København K.
Tlf. 395—5118—8058 og Rigstelefon 86



Nr. Farimagsgade 33

København K. - C. 5742

Slangerupbanen

$\frac{A}{S}$ NORDISK BROWN BOVERI

VESTERBROGADE 11 A . KØBENHAVN

TELF. C. 6210



REGNFRAKKER

fra

A/S SKANDINAVISK GUMMI-COMPAGNI
ODENSE

**Storebæltsoverfartens
Restaurant**

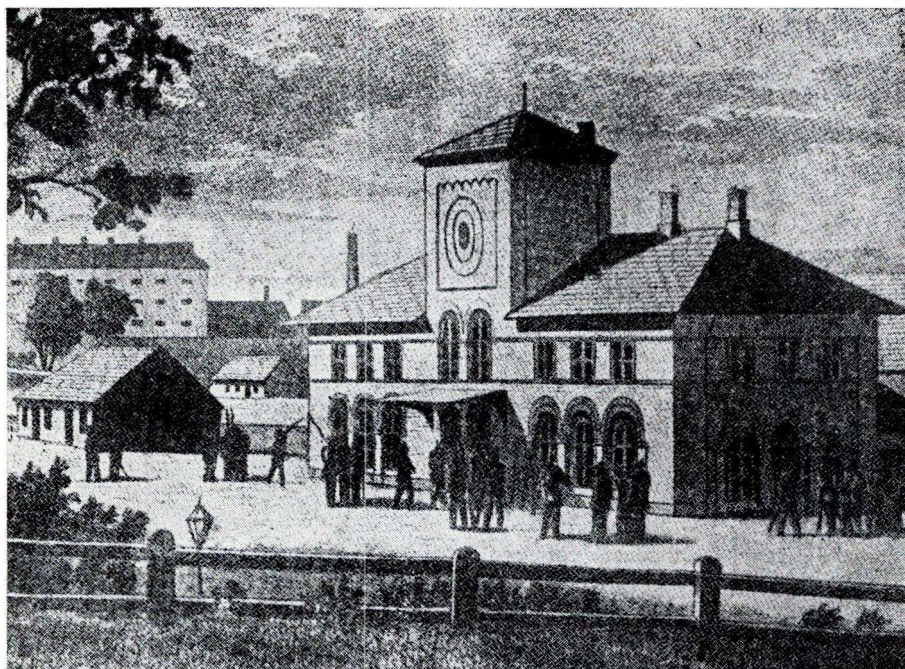
anbefales . .

$\frac{A}{S}$ H. C. Møllers
Sæbefabrik og Oliemølle
Aarhus

Information

- det uafhængige Blad

Viborg Station...



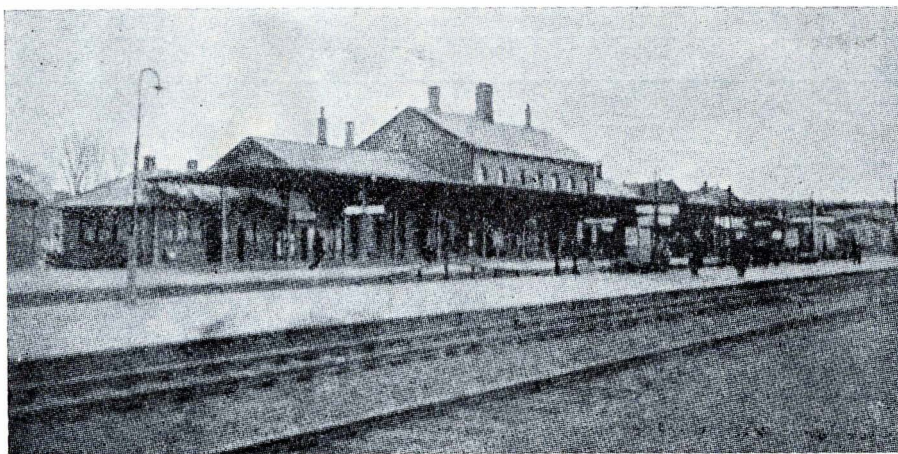
Viborg første Station 1863.

Viborgs første Station toges i Brug i 1863 ved Aabningen af Banelinjen Langaa-Viborg, og den gjorde udmærket Fyldest i mange Aar, men efterhanden tog Trafiken et Omfang, der nødvendiggjorde en betydelig Udvidelse, Spørgsmaalet blev især brændende, da Aalestrup-Banen kom under Bygning. I Aaret 1888—89 søgtes paa Finansloven en Bevilling paa 200.000 Kr. til en Udvidelse af Stationen og Tilvejebringelse af flere Ranger-spør; men det blev ikke til noget. I 1891—92 blev der af Hensyn til Tilslutningen af Aalestrup-Banen søgt en Bevilling paa 350.000 Kr., og Planen nævnede da en Flytning af Stationens Hovedbygning mod Syd, hvorved der vilde blive mere Plads til Rangeringen. Ved Forslagets Behandling i Folketinget forhøjedes Beløbet til 554.000 Kr. til en eventuel Flytning. I den følgende Rigsdagssamling kom man ikke videre, idet Landstinget vedtog at bevilge 200.000 Kr. til en

Udvidelse og Folketinget 505.000 Kr. til en Flytning. Et Mindretal i Landstinget fandt en Udvidelse utilfredsstillende og blev støttet heri af Statsbanernes Generaldirektør, Holst. De slette Adgangsforhold til Stationen vilde ikke blive forbedrede, men forværrede ved den paatænkte Udvidelse. Banefulde Fredericia ønskede, at en Lejlighed til at skaffe Publikum forbedrede Adgangsforhold og Banerne

en Station, der senere kunde blive Knudepunkt for 4 Banelinjer, blev udnyttet, da Lejligheden ikke vilde komme igen, hvis man valgte at udvide paa den gamle Stations Grund. I Viborg, hvor man stærkt ønskede en Flytning, fulgte man Tovtrækningen paa Rigsdagen med nogen Utaalmodighed. Aalestrup-Banen var blevet aabnet og havde kun interimistisk Tilslutning til Viborg Station.

Overfor Ministeriet fremhævede Viborg Byraad Ønsket om en snarlig Løsning, og man tilbød at afgive gratis Grunde til Anlæg af Banegaarden og Omlægning af Banelinjen for saa vidt angik de Grunde, der ejedes af Kommunen. Endelig opnaaedes der i Rigsdagen Enighed om Flytning af Banegaarden til Trekronevej kvarteret. Forslaget blev vedtaget i Folketinget den 25. April 1894 og i Landstinget den 1. Maj. Arbejdet blev paa-begyndt i Foraaret 1895. Terrænet, hvor den nye Station skulde bygges, var ujævnt og sumpet. Der maatte foretages et stort Opfyldnings- og Udgravningsarbejde, og Arbejdet varede længere end beregnet, men 1. December 1896 stod Banegaarden færdig til Brug. Det sidste Tog fra den gamle Banegaard blev afsendt Natten forud Kl. 2, og paa den nye Banegaard og dens Terræn, var der hele Natten igen-



Viborg Station i Dag.

ALFRED RAFFEL

Aktieselskab

Leverandør til Stats- & Privatbaner

FARVERGADE 15 ✕ KØBENHAVN K ✕ TELEFON: CENTRAL 6395

H. P. Løvengreens
Garveri ^A/s

Roskildevej 57

Central 8068

Bellevue Strandhotel

Klampenborg ✕ Tlf. Ordrup 2500 - 2600

Dampskibsselskabet
PROGRESS

D. T. POULSEN'S
PLANTESKOLE

Rønøsalle, Køgevej . Roskilde . Telefon **364**

Træer . Prydbuske . Stedsegrønne . Roser
Stauder . Frugtbuske . Græsfrø m. m.
Vore Kataloger sendes paa Forlangende.

nem stor Travlhed for at blive færdig til Modtagelsen af det første Tog. Omgivelserne og Adgangsvejen var pyntet med Flag og Guirlander, og der var mødt en Mængde Mennesker for at overvære Begivenheden.

I en Beskrivelse af den nye Station hedder det:

Banegaarden gør et festligt Indtryk, ikke just ved sit Ydre, men ved den hensigtsmæssige og stilfulde Indretning af de indre Lokalteter. Forhallen er stor og rummelig, og fra denne er der Adgang til Perronen, uden at man behøver at komme igennem Ventesalene. Disse er store og rummelige og særlig for 2. Kl.s Vedkommende flot udstyret. Men ganske særlig Perronen er anseelig, den er bred og saa lang, at pæsten den halve Stads Befolkning vil kunne faa Plads her!

Den næste større Udvidelse af Banegaarden fandt Sted ved Aabningen af Herningbanen i 1908. I 1926—27 blev der foretaget en større Udvidelse og Omlægning af Sporene samtidig med Indføringen af Mariagerbanen, og Stationen blev forsynet med elektriske Sikringsanlæg og sat i Stand til paa fyldestgørende Maade at afvikle den

stærkt forøgede Toggang og Ranging.

Hovedbygningen er den samme som for 50 Aar siden, og den har længe været altfor lille til Afvikling af den gennem Aarene stærkt voksende Trafik. Især gælder dette Kontorerne og Lokalet for Modtagelse af Rejsegods m. v. Personalet har gennem mange Aar maattet arbejde under snævre og vanskelige Forhold. Stationens Hjerte, Sikkerhedstjenesten, saaledes under Forhold, der maa betegnes som noget nær uforsvarlige. Andre Stationer er forlængst udvidede og byder savel Personale som Publikum den bedste Service, saaledes f. Eks. Herning Station, hvor der ogsaa findes Perronventesale; men i Viborg er der ikke sket det ringeste. Imidlertid foreligger der en Plan til en Udvidelse af Viborg Station, men som Følge af Materiale mangelen er Udsigterne ikke lyse.

Spørgsmaalet om Perron-Ventesal burde imidlertid have været løst forlængst.

Da Viborg Banegaard blev flyttet, var Justitsraad Lønberg Stationsforstander. Lønberg blev den 1. November 1904 afløst af Stationsforstander, Løjtnant Husom; efter ham fulgte 1. November 1917 A.

Todbergen til sin Død d. 12. Marts 1930; fra 1. Juni 1930 N. B. Buchwald, der forblev i Viborg til 1938 og efterfulgtes af Stationens nuværende Chef, Stationsforstander Vilh. Vater.



Struer Maskindepot.

Struer Maskindepot er en hel lille By, hvor 270 Mand passer, pudser og reparerer 50 Loko og 25 Motorvogne.

Maskindepot-Byen rummer en Kontorbygning for 4. Maskinsektion, under hvilken Strækningerne til Thisted, Langaa, Silkeborg, Vejle og Skjern sorterer, og her residerer som Chef for dette Omraade maskinmæssigt set en Sektionsingeniør, to Maskiningeniører, en Overassistent og to Kontorister. Desuden er der Bygninger med Kontorlokaler for Lokomestrene, Opholdsrum med Bad og andre Bequemmeligheder for Personalet, to store Remisebygninger med Plads til 32 Loko, en Motorvognsremise, et Maskinværksted, et Hjuldrejværksted og et Magasin, hvortil kommer Drejeskiver og en Kulgaard med flere Udenværker, og forøvrigt er der ogsaa Beboelseshuse indenfor Depotets Omraade.

Den hører til de mindst paaagtede Afdelinger indenfor Statsbanerne, men ingenlunde til de uvæsentlige. Selv om ikke mange, naar de sætter sig i et Tog og drager ud af Landet, tænker over det Arbejde,

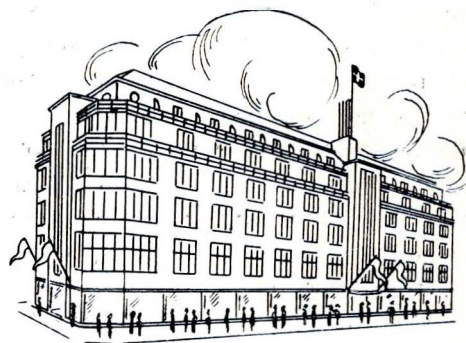


Stationsforstander Vater i sit Kontor.

PETRI & HAUGSTED

Ingeniører og Entreprenører

LINDEVEJ 10 ✕ KØBENHAVN V ✕ TELEFON: C. 4692



i 100 Aar
fra 1847 til 1947

har D.S.B.s Kunder ogsaa været
Kunder hos FONNESBECH
fordi de har forstaaet, — at

det er billigst
at købe det bedste

Fonnesbech
DAMERNES MAGASIN

Vognene vi venter paa:

CHRYSLER
PLYMOUTH

PERSONVOGNE



FARGO

LASTVOGNE

GENERALREPRÆSENTANT:

Dansk Oversøisk Motor Industri A/S

Eliten af Englands Automobiler:

MORRIS
MORRIS-COMMERCIAL
WOLSELEY
RILEY
M. G.

GENERALREPRÆSENTANT:

Dansk Oversøisk Motor Industri A/S

der er gaaet forud med at bringe Trækkraften for Toget i Orden og gøre den saa sikkert virkende som det er menneskeligt muligt, saa skyldes det dog dette Arbejde, at enhver Jernbanerejse i Danmark faktisk altid bringes til en lykkelig Afslutning.

Selv om et Loko gør Indtryk af at være en meget robust Maskine, som man kan byde det næsten utrolige, saa er de mange enkelte Dele dog særdeles følsomme Indretninger, som kræver den mest omsorgsfulde Pasning, og den faar Lokoerne i Remisen, endda i en Grad, som ingen udenforstaaende gør sig nogen Forestilling om. Der øves her en Indsats, som det nok var værd at tænke paa, naar man sætter sig til Rette i Toget for at tiltræde Rejsen.

Maskindepotet i Struer er det fjerdestørste i Landet, og beskæftiger ialt 270 Mand. 3 Lokomestre og en Værkmester, der har Motorremisen under sig, desuden Haandværkere, Remisearbejdere og det kørende Personale, der tæller 110 Mand: Lokoførere, Lokofyrbødere, Lokofyrbøderaspiranter og kørende Haandværkere, der inden deres Ansættelse er blevet for gamle til at gaa den sædvanlige Vej, som fører til Lokoførerstillingen. Der er 50 Lokoer hjemmehørende i Struer at passe samt 25 Motorvogne, og desuden foretages ogsaa Reparationer paa Jernbanevogne. Næsten alle Reparationer kan udføres her undtagen de allerstørste, ved hvilke væsentlige Dele af Maskinen fornyes, hvilket sker normalt hvert 3.—4. Aar paa Centralværkstedet i Aarhus.

Forøvrigt arbejder Maskindepotet i enkelte af sine Afdelinger ogsaa for nogle Privatbaner. Det sker i Hjuldrejeværkstedet, hvor man har Maskiner til at rette Jernbanehjul op, naar de er blevet kantede. Der er nemlig ikke saa lidt om det,

naar Folk undertiden taler om, at den Vogn, de kører i, har ottekantede Hjul, og det kan tydeligt mærkes paa Kørslen, naar det er Tilfældet.

Fleredobbelt Kontrol med Lokoets Tilstand.

Men ellers er alle de 270 Mand ved Maskindepotet beskæftiget, dels med at køre Loko'erne og Motorvognene og dels med Eftersyn, Pasning og Reparation af Maskinerne. Kontrollen med, at alt til den mindste Bolt er i Orden, er faktisk fleredobbelt. Naar en Maskine vender hjem fra en Tur, bliver Fyret rensat ud og Tenderen fyldt med Kul og Vand, før Maskinen kører over Drejeskiven ind i Remisen. Her underkaster Føreren og Fyrbøderen den en sidste omhyggelig Undersøgelse, og før Lokoføreren forlader Remisen, skriver han en Rapport om enhver Ure-

gelmæssighed eller Fejl ved Maskinen.

Derefter overtages den af Lokomesteren, som giver Besked til Haandværkere og Remisearbejdere om, hvad der skal foretages med den. De giver den ligeledes en grundig Gennemgang, og naar den igen skal ud, møder den ny Fører og Fyrbøder fem Kvarter før Afgang fra Remisen og kontrollerer alle Enkeltheder. Det vil sige, at der faktisk er tre Instanser, som har lige Ansvar for, at Lokoet er fuldstændig i Orden, naar det spændes for et Tog med Passagerer eller Gods.

Lokoet udvaskes og pudses hver Uge.

Dette er det daglige Eftersyn med paafølgende Reparationer, men dertil kommer, at Lokoet faar en særlig grundig Omgang hver 6.—7. Dag, da Kedlen bliver udva-



Hotel Østerport

»Den liggende Skyskraber«

Telefon: Central 2266

Rigstelefon: 350

Telegramadresse:

»Østerporthotel«

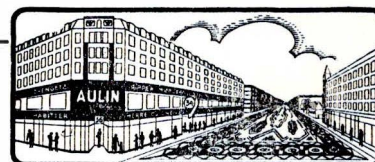


Københavns Fragtmandshal



Halmtorvet 17

Ctr. 8686



Tæpper, Gardiner, Møbler, Senge

Dame-, Herre-, Pige- og Drengekonfektion

Dame- og Pigekjoler

Hvidevarer . Kjolestoffer



Danmarks største og billigste Specialafdelinger

AULIN

FREDERIKSBORGGADE 34-36 . CENTRAL 6811

Kun kontant Salg

sket og hele Maskinen pudset. Naar Kedlen skal udvaskes, fyldes den først med varmt Vand, som i Forbindelse med Kedelrensningsmidlet Reffo, der bruges i alle Statsbanernes Kedler, blødgør Kedelstensdannelserne, saa de kan skylles ud med Vand under stærkt Tryk. Den paafølgende Pudsning af alle Maskinens Dele udvendig og indvendig er et meget snavset Arbejde. Man har forøvrigt her paa Depotet konstrueret en mekanisk Pudser — ikke i den Hensigt at spare Folk, men for at kunne udføre Arbejdet bedre og hurtigere.

Efter Udvaskningen og Pudsningsforsynen Lokoet med Sand, der er opvarmet og tørret i Remisen, og som blæses ud paa fedtede Skinner for at forhindre Lokoets Hjul i at «spille». Uden dette Sand vilde man til Tider ikke kunne komme ud af Stedet.

Ved en Del Reparationsarbejder kan det være nødvendigt, selv om man har Arbejdsgrave under alle Lokoer i Remiserne, at hæve en Maskine i Vejret, men det ordner to Mand med hver sit Haandsving paa en særlig Løfteanordning baade let og hurtigt, skønt et Loko vejer 50—100 Tons, de aller største herhjemme endda 140 Tons.

I »Butikken«.

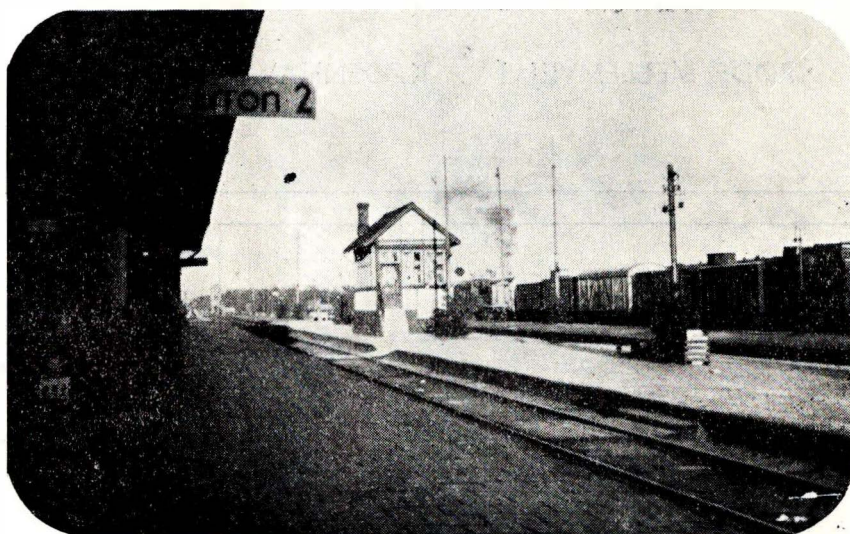
Maskindepotets Magasin, populært kaldet »Butikken«, rummer et Lager af alle Reservedele, der kan blive Brug for ved Reparationen af Maskinerne, desuden Værktøj og Olie. Det forestaas af en Magasinpasser, som foretager Udleveringen, bl. a. 3000 Liter Solarolie i Døgnet til Motorvognene. Magasinet er nu temmelig velforsynet med Reservedele, men under Krigen kneb det stærkt med mange Ting; man husker bl. a., at en af Grundene til den daarlige Togopvarmning var Mangel paa Varmeledningsmateriel.

Paa Lokomestrenes Kontorer, hvor Traadene samles — og de er mange, føres Kartoteker og Journaler over hele Personalet og Tjenestefordelingen, der er et temmelig indviklet Puslespil med Hensyntagen til Særtogskørsel, Udkommando, Sygdom og Fridage. Det skal altsammen tages i Betragtning. Naar der kører mange Særtog, er der dog ikke noget, der hedder Fridage, men de Dage Personalet mister derved, skal erstattes senere, naar det bliver muligt.

Endelig føres der naturligvis ogsaa Statistik som overalt paa Statsbanerne.

Og saa er der hver Dag ny Cirkulærer og Instrukser, som det kørende Personale skal gøres bekendt med. Det sker som Regel ved Opslag, men i særlig Tilfælde ved en skriftlig Ordre til hver Lokomotivfører. Det kan dreje sig om Sporarbejder, Særtog, Aflysning og Vandfyldning paa visse Stationer og meget andet af Betydning for Kørslen og for Sikkerheden.

Langaa Station...



I Foraaret skrev Hr. P. C. N. Tellerup i „Randers Amtsavis“ en historisk Redegørelse om Langaa Station, hvorefter vi her gengiver.

I Aar kan Jyllands første Jernbane, Strækningen Aarhus—Randers, og med den Langaa Jernbanestation, fejre 85 Aars Fødselsdag. Meget Vand har Gudenaen ført under Jernbanebroerne ved Langaa paa sin Vej mod Kattegat i dette Aaremaal, og skiftende Kaar med en kolossal Udvikling har præget denne Jernbanens Tidsalder.

Apropos Gudenaen og Langaa. — Maa jeg gøre et Sidespring for her at benytte Lejligheden til at

korrigere en almindelig udbredt Misforstaaelse: at Langaa har faaet sit Navn fra Aaen? Navnet Langaa er nemlig en Tilslibning af det oldnordiske Navn Langoy, i hvilket vi genkender Endelsen »-oy« fra Navnene paa de færøske og nordnorske Øer. Langoy, der betyder »den lange Ø«, og som i Fortiden laa som en Ø i Gudenaens Delta, der den Gang strakte sig helt herind gennem den nuværende Aadal og omliggende Lavninger.

Langaa Jernbanestations Æra tog sin Begyndelse hin 3. September 1862, da Kong Frederik den

N. P. Nicolajsen

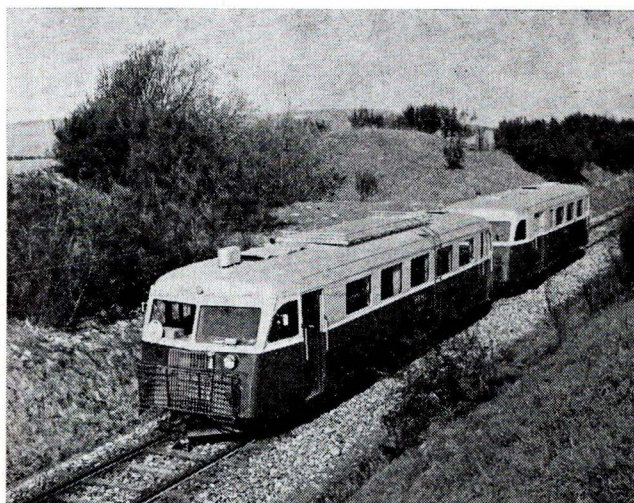
TØMMERHANDEL

RØDE MELLEMEVEJ 1 . KØBENHAVN . TELF. CTR. 8195 - 11981, AMAGER 31

H. K. & CO.

H. F. H. J.

1897 - 1947



Syvende og Grevinde Danner efter en straalende Indvielsesrejse fra Aarhus stoppede op i Langaa for med hele sit store Følge, ca. 250 Personer, at spise Frokost i et mægtigt Telt, der var hentet op fra Flensborg og rejst, hvor nu Statsbanernes Planteskole ligger. Byen fik dog ved den Lejlighed ikke Anledning til at præsentere sit Køkken for de kongelige Herskaber, for Maden havde man bragt med sig fra den dengang meget bekendte Restauratør Ginderup i København; men for øvrigt var der da heller ikke noget, der dengang hed Langaa Jernbanestation.

Danmarks ældste Knudestation.

Stationen var et meget beskedent Format, set med Nutidens Øjne, kun ganske faa Spor, der dog var tilstrækkelige til at formidle Trafikken, der kun bestod af to Tog daglig i hver Retning. Men allerede Aaret efter blev Grunden lagt til den Udvikling, der skulde blive Langaa Station til Del. Da blev nemlig Banestrækningen Langaa—Viborg aabnet for Driften, hvorved Langaa blev Danmarks første Knude- og Skiftestation.

Saafermt gamle Overleveringer paa Egnen taler sandt, skyldes dette — og dermed Langaa's nuværende store jernbanemæssige Position — en Tilfældighed, idet Jernbanen til Viborg efter sigende oprindeligt var projekteret til at skulle udgaa fra Randers, men Herremanden paa Ulstrup skal blankt have modsat sig dette Projekt, der vilde have ført Banen tværs igennem hans Jorder. Hvad enten nu dette er en Fabel fra Herregaardenes Storhedstid, eller det muligt er en autentisk Kendsgerning, saa kom Jernbanen i hvert Fald til at følge Gudenaen fra Tange til Langaa og skabte dermed Knudestationen Langaa.

Det følgende Aar, 1864, skulde Langaa Station allerede komme ud for sin første store Belastningsprøve.

Krigens Udvikling medførte de danske Troppers Tilbagetrækning, efterfulgt af Tyskernes Fremrykning. Herunder blev det besluttet at trække det danske Vaaben tilbage fra Aarhus-Egnen til Mors, og dette blev da de nye Baners Opgave. En Arbejdsindsats, der ofte medførte, at hele Sporet fra Langaa til Randers var fyldt med Vogne, for at de kunde være ved Haanden i Langaa, hvor Militæret skulde bruge dem.

I Løbet af ganske faa Døgn gennemførtes Opgaven uden Uheld af nogen Art, takket være ikke mindst Stationsforstander Rambusch's — fra alle Sider anerkendte — straalende Ledelse, og det sidste Tog til Viborg medtog alle Stationernes Telegrafapparater, for at de ikke skulde falde i Tyskernes Hænder. Da var ogsaa alt Jernbanemateriel, Lokomotiver og Vogne, kørt Vest paa.

Og saa kom Tyskerne, hvis Besættelse af Jernbanen bedst erindres af deres Sprængning af Gudenaabroen, en Handling, der vakte Harmen over det ganske Land.

Men alt faar jo en Ende. Det gjorde Tyskernes Regime ogsaa i 1864, hvorefter Trafikken blev genoptaget, i Begyndelsen ved Hjælp af en Færge over Gudenaen, indtil den nye Bro blev bygget. Og der fulgte nu en lang, blomstrende Periode, hvor det jydsk Jernbaneland blev udbygget, hvilket gav Jernbanerne en stadig stigende Betydning som Trafikmiddel.

Langaa Station laa stadig i Brændpunktet, og dens Betydning som Knudestation steg i Forhold hertil. Adskillige Udvidelser fulgte i Tidens Løb, saavel paa Stationsbygningen som paa Stationens

Spornet. En af de mest markante Udvidelser af sidstnævnte gjorde Langaa Station til en Ø-Station, det vil sige en Station, hvis Hovedbygning ligger imellem Sporene.

En Faktor, der i Aarenes Løb har faaet de skiftende Stationschefer til fortvivlet at tage sig til Hovedet i mange søvnløse Nætter, hvor Vognrummel, Kobrøl og Hanelag fra de rangerende Vognrækker paa begge Sider af Soveværelset jo saa langt fra bidrager til den af alle saa eftertragtede Nattero.

Men hvad der var det vigtigste, Udvidelserne blev, til Trods for at det stadig var Lapperier paa den gamle Kærne, dog i Stand til at bestride den store Trafik, der væltede ind over Stationen som Puls-slag fra et overnaturligt Hjerte: de store Trafikperioder omkring Sikringsstyrkens Indkaldelse i 1914 og de mere fredeligt betonedede Højtidssæsoner med Mellemrum af mere jævn og dagligdags Udveksling af Rejsende og Gods.

Medvirkende til Stationens Vækst, trafikalt og økonomisk set, var ogsaa de Statsbanevirksomheder, der blev henlagt til Jernbanens Arealer ved Langaa Station. Ældst af disse er den store Grusgrav, hvorfra Millioner af Kubikmeter Grus er kørt ud og anvendt til Ballast paa de jydsk Baner — og da især før man gik over til at benytte Skærveballasten. Nu er Graven paa det nærmeste tømt og henligger som et mægtigt Hul, stort nok til at kunne rumme en jævnt stor Stationsby.

Statsbanernes Planteskole er en stor og særpræget Statsbanevirksomhed, der er Børnehaven for alle de Træer og Buske, der anvendes paa de jydsk og fynske Baners Snebælter, hvor de foruden at tjene det egentlige Formaal, at holde Snefygningen borte fra Sporene, ogsaa danner mange fortrinlige Vildtreservater. — Ved Lokomotiv-



*I 1847 kørte jeg med Toget København-Roskilde!
- ja, men siden 1834 har jeg drukket
Kaffe med **Rich's***



Hør - det danske Lær-
red fra Fyn - skættes,
spindes og væves af

AKTIESELSKABET
HØRFABRIKEN I TOMMERUP



1/3 SALICATH'S EXPRESS CO.

International Spedition

*Flytning overalt
i hele Verden*

*Møbelopbevaring
i moderne Magasiner*

**Tagensvej 66
København N
Central 446 - 10446 - 14446**

l. f. foght

raadhusplads 77

københavn v.

ctr. 12108

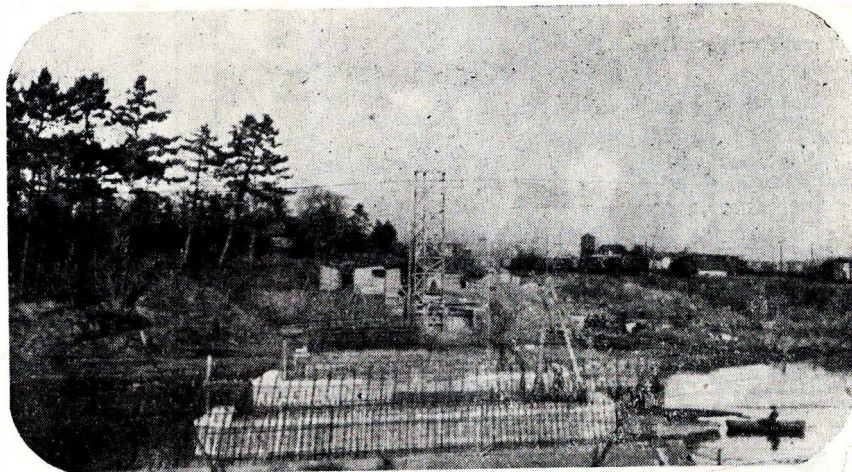


remisen byggedes et Vognreparationsværksted med ret stor Kapacitet, hvilket medfører en stor Aflastning af Centralværkstedet i Aarhus., og endelig har Statsbanerne i den gamle Grusgrav anlagt et stort Cementstøberi, der holder alle Statens Jernbanestationer forsynet med Perronfliser, Perronfor kanter m. v.; ogsaa de moderne Kilometersten, der efterhaanden afløser de gamle hugne Granitsten langs Jernbanerne, udgaar herfra.

Langaa Station i Dag.

Langaa var i Følge sin Beliggenhed fra Jernbanens Barndom udset til fortrinsvis at skulle røgte den store Transittrafik, hvor Udveksling af Rejsende og Gods og Omrangering af Vognene mellem de korresponderende Jernbanelinier, blev Stationens Hovedopgave. Og det er store Tal, man efter som Aarene gik, og Trafikken voksede, er naaet op paa i den aarlige Opførelse. I det sidst afsluttede Finansaar er der saaledes udvekslet næsten 82.000 Godsvogne, et meget stort Tal, naar man betænker, at Stationens Sporareal ikke er større, end at godt et Par Hundrede Vogne samtidig kan finde Plads herpaa. Hvor mange Tons Gods, der flyttes, for slet ikke at nævne de Hundredtusinder Rejsende, der aarligt efterkommer Togpersonalets Opfordring til Togskifte, ligger helt uden for enhver statistisk Mulighed.

Og den lille Landsby voksede med Jernbanestationen. Dennes stigende Arbejdsmængde krævede en stadig større Personalestyrke, der atter nødvendiggjorde Boligbyggeri og affødte Etablering af en Handelsstand. Byens centrale Beliggenhed i Jernbanenettet blev ogsaa Anledning til, at et stadig stigende Antal industrielle Virksomheder placerede sig her og Langaa er nu fra Bondeby — efter



Bropillerne til den nye Bro ved Langaa.

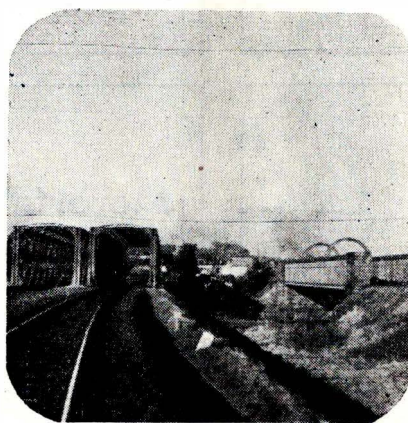
at være blevet Jernbaneby — blevet en Industri- og Arbejderby. Saaledes vokser da en By i Trivsel. Vekselvirkningen skaber stadig Fremgang, Fremstød. Til Stationens store Transitarbejde er efterhaanden føjet hele det lokale Arbejde, hvorved Jernbanemandens hele kalejdoskopiske Arbejdsfelt opstaar. I Langaa sælges der nu mere end 60.000 Billetter om Aaret, og i samme Tidsrum ekspederes godt 4000 Vogne og ca. 1200 Tons Stykgods fra Byens Indbyggere til Kunder over hele Landet.

Naturligvis skal der en stor Arbejdsstyrke til at bestride denne Arbejdsmængde, hvortil kommer de af de tekniske Afdelinger udførte Arbejder indenfor Lokomotiv-, Bane-, Plantnings- og Signaltjene-

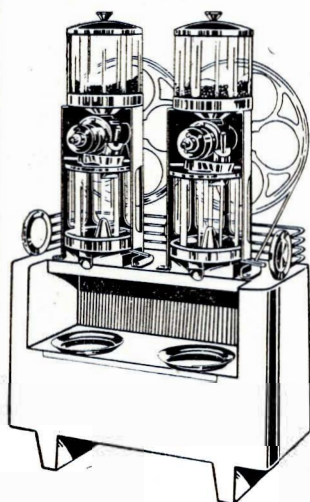
sten. I Dag beskæftiges henimod 175 fastansatte og løstantagne paa Stationens Omraade, og næsten 100.000 Kr. udbetales i maanedlige Lønninger, hvoraf den største Del tilflyder Byens Handelsstand gennem Indkøb af de daglige Livsfornødenheder.

Men Jernbanens Folk har ikke alle Mulighed for at vokse fast til Byen, selv om de iøvrigt falder til dér. — Avancement og Uddannelse nødvendiggør en stadig Udveksling. Ogsaa denne kan sammenlignes med Pulsslag, der stadig tilfører Byen nyt Blod. Gennem de 85 Aar har Stationen saaledes haft 12 Stationsforstandere, der som Chefer har fulgt Udviklingen fremad og opad i Spidsen for en Tjenestemandsstab, hvis Persontal i dette Aaremaal er blevet legio. Endnu har man paa Stationsforstanderens Kontor hængende Fotografer af hele denne »Kongerække«, som antagelig savner sit Sidestykke paa nogen anden dansk Jernbanestation.

Spareforanstaltninger og Trusler om Banenedlæggelser har skiftet med Højkonjunkturer, men den nuværende Chef, Stationsforstander Kjørholm, vil efter alle Solemærker at dømme komme til at forestaa Stationens hidtil største Udvidelse.



Den gamle Bro (til højre).



A. Jørgensen & Co.

Aktieselskab

**Fabrik for
Specialmaskiner**



Jagtvej 157, København
Tlf. Central 9593

Aalborg Privatbaner



**Thisted - Fjerritslev
Jernbane**

**Kødfoderfabriken
»Sjælland«**

A. m. b. A.

Ortved pr. Ringsted

M. & L. Thorengaard

*Krydsfinér . Møbelplader
Træ . Finér . Isoleringsplader*

København

Ctr. 4595 - 4479

Aarhus

Tlf. 4725 - 12239

Bladkompagniet $\frac{1}{2}$

KØBENHAVN

Dansk Elektrokul Industri

v/ Alfr. Hoff

Klingseyvej 6, Vanløse

Telefon Damsø 3132

ANRA

Maskin- og Vægtfabrik

Dagmarsgade 17 . København N . Telefon Taga 7777

Aktieselskabet

Motorfabriken „Frederikshavn“

Frederikshavn . Telefon 489



»GAMMA«

Diesel- og Raoliemotorer til ethvert Formaal

Esbjerg Station...

Esbjerg Jernbanestations Omraade strækker sig over et betydeligt større Omraade, end de fleste tænker sig. Det gaar helt fra Sandgraven udfor Grundtvigs Allé til Olie-tankene Vest for Fiskerihavnen udfor Fourfeldt Bæk og har en Længde paa lige ved 6 km, medens den samlede Sporlængde paa Stationspladsen og Havnen er ialt 52 km, eller en Strækning som fra Esbjerg omtrent til Lunderskov.

— Det ser noget anderledes ud nu, end da Esbjergs første Banegaard ved Exnersgade blev taget i Brug i 1874. Byen var kun en lille Flække, og Stationen var derefter, idet Stationsforstanderen kun havde 1 Assistent, 1 Pakhuskarl, 1 Overportør og 3 Portører til Hjælp. Nu udgør Stationens Personale 45 paa Kontorerne foruden

121 i Plads- og Pakhuspersonalet og 161 Hjelpearbejdere, hvilket bliver tilsammen 327. Dertil kommer, at der i Esbjerg er stationeret Tog-, Loko-, Værksted- og Banevedligeholdelsespersonale, saa man roligt kan regne med, at over 600 af Esbjerg Borgere er beskæftiget ved Statsbanerne.

Den nuværende Stationsbygning er fra 1902, og den har i de sidste 5 Aar været under Ombygning og Modernisering, der ventes afsluttet i Aar med Moderniseringen af Ventesale og Spisesal. Desuden indrettes et hyggeligt Marketenderi for det tjenestgørende Personale samt Kuske og Chauffører, der har Ærinde paa Stationen. Desuden er der Planer om en Tilbygning med Opholdsværelser for Togpersonale fra andre Stationer

samt Personaleværelser, Kontorer og Værkstedsbygninger.

Planerne om Omlægning af Banelinien.

Det paatænkes ogsaa at bygge Perronovergang til 2. Perron samt nogle forbedrede Sporanlæg, ligesom der skal Erstatning for Sikringsanlægget, Sporskifter og Vandtaarne, der blev sprængt af Modstandsbevægelsen den 8. November 1944.

Den nye Byplan i Esbjerg skitserer en Omlægning af Banelinjen fra Tjæreborg til Esbjerg ud langs Stranden med Indføring til Esbjerg omkring ved det offentlige Slagtehus, saa Kørselen kan fortsætte uden at rebrussere og omrangere Loko eller Motorvogn fra den ene Ende af Toget til den anden. Samtidig skal Rangerspor og Pakhus lægges Syd og Øst for Dampcentralen, ligesom Togene fra



Esbjerg Banegaard.



Aktieselskabet

Dansk Frøkultur

KERTEMINDE

En gros . En detail

Kontraktavl af MARK- og HAVEFRØ
Opkøb af Friavl

Telf.: Kerteminde 255, 264 & 585 . Dalum 792
Langeskov 116 . Dalby 155 . Haarby 234 . Holte 923

Handelsaktieselskabet**J. A. K.**

Aktiekapital over 1 Mill.
fuldt indbetalt

Rentefri Finansiering af fast Ejendom ved J. A. K. Aktier

JORD . ARBEJDE . KAPITAL

Landsforeningen for økonomisk Frigørelse . Medlemsblad: J. A. K.-Bladet

Hovedkontor: Middelfart

Telf. 182 (2 Lin.)

Amager Flytteforretning A/S

VED JUL. LARSEN & SØNNER

Møbelopbevaring, Flytning m. Omnibus, Omnibil
og Jernbane.

ALTID

PAALIDELIGST
HURTIGST
BILLIGST

AMAGERBROGADE 89 . TELEFON AMAGER 6647 & 6250

Th. Klitgaards Eftf.*ved H. Thomsen*

OPKØB AF

HUDER

SKIND

BEN

Østerbro 16

Tlf. Aalborg 274

CENTRALBILEN*Nye Vogne med Centralvarme*

Telefon 425

Allehelgensgade 3

Roskilde

CARL CHRISTENSEN**N. Odgaard***Cykler & Radio en gros*

NR. TRANDERSVEJ 57

VEJGAARD . AALBORG

TELEFON 7501 (2 Ledn.)

CYKLER - RADIO**Royal Enfield Motorcykler****K. HEDAM JØRGENSEN**

BELLINGE . TELEFON 210

***Den er rigtig!***

DEN
ER FRA

Zinck GODT-
HAAB

Varde skal føres i en Udgravning med Broer fra Jernbanegade til Exnersgade efter Behov. Stationsbygningen skal efter Planen opfø-

res udfor Kongensgade tværs over Sporene med Trapper til Perronerne.

Jernbanecentret Aarhus...

Statsbanernes 2. Distrikt, der omfatter hele Statsbanenettet Jylland—Fyn, Strækninger paa ca. 1800 km og med en Personalestyrke paa ca. 7200 Mand, har sit Hovedsæde i Aarhus. Med sine mange store Jernbaneanlæg sætter Banerne selvfølgelig sit store Præg baa- de i Byens Opbygning og i dens Dagligliv.

Den første Banegaard i Aarhus blev anlagt i 1861, og Aaret efter aabnedes Jyllands første Bane-

strækning fra Aarhus til Randers. Fra Aarene omkring 1900 begyndte en betydelig Mangel paa Sporplads paa Aarhus Station, og man maatte lige til 1925, da den nye Rangerbanegaard i Mølleengen kunne tages i Brug, klare sig med midlertidige Spor anlæg ud mod Mølleeng-Arealerne. Samtidig blev den store Lokomotivremise ved Sonnesgade taget i Brug.

Centralværkstederne i Jægergaardsgade har ogsaa været Gen-

stand for store Udvidelser; men meget mangler endnu her, og kan ikke fuldføres før efter Krigen.

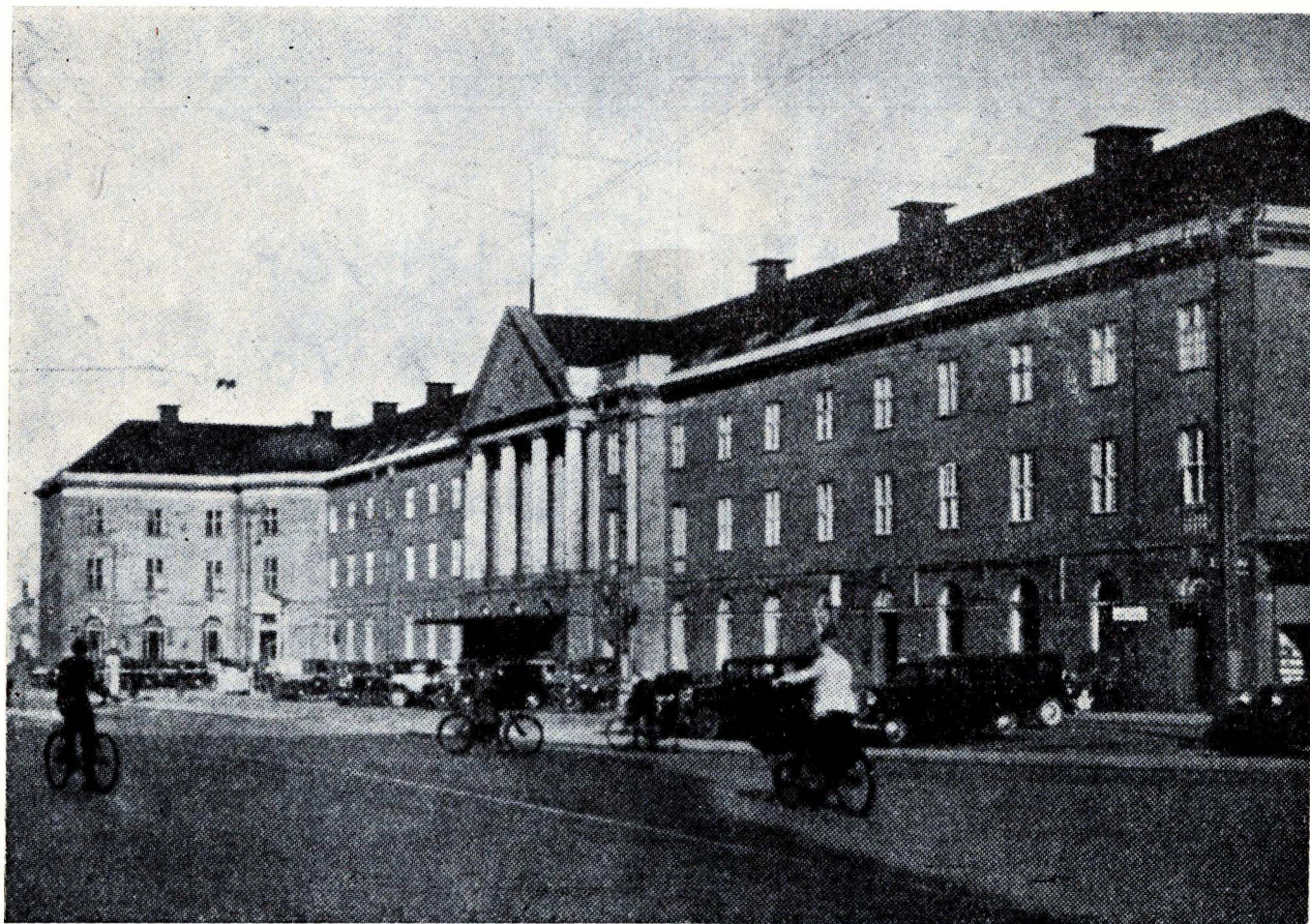
Hovedbanegaarden, der senest er ombygget i 1929, har siden 1934 været ledet af Stationsforstander L. Laursen.

Østbanegaarden aabnedes i 1877, hvor Banestrækningen Aarhus—Ryomgaard toges i Brug først som Privatbane og fra 1881 som Statsbane. Stationsforstander A. O. V. Jensen.

Overfarten Aarhus—Samsø—Karlundborg, som under normale Forhold giver Havnepladsen Liv og Kulør et Par Gange om Dagen, er ogsaa et betydeligt Led i Trafikcentret Aarhus.

Aarhus Rangerbanegaard.

Livet paa en Rangerbanegaard er forskellig fra det Liv, der fore-



Aarhus Banegaard.

Mejer Anthonsen

PRODUKTFORRETNING



TELEFON AALBORG 3355 (2 Ledn.)
NYHAVNSGADE 12

Larsen & Nathansen

INGENIØRER



V. BOULEVARD 4 . KØBENHAVN V.
TELEFON CENTRAL 5246

A/s WRIGHT, THOMSEN & KIER

CIVILINGENIØRER . ENTREPRENØRER

Aarhus . København . Aalborg

UDFØRER

Vej- og Jernbanebygning

Brobygning

Havnebygning

Husbygning

Spildevandsrensplanlægning

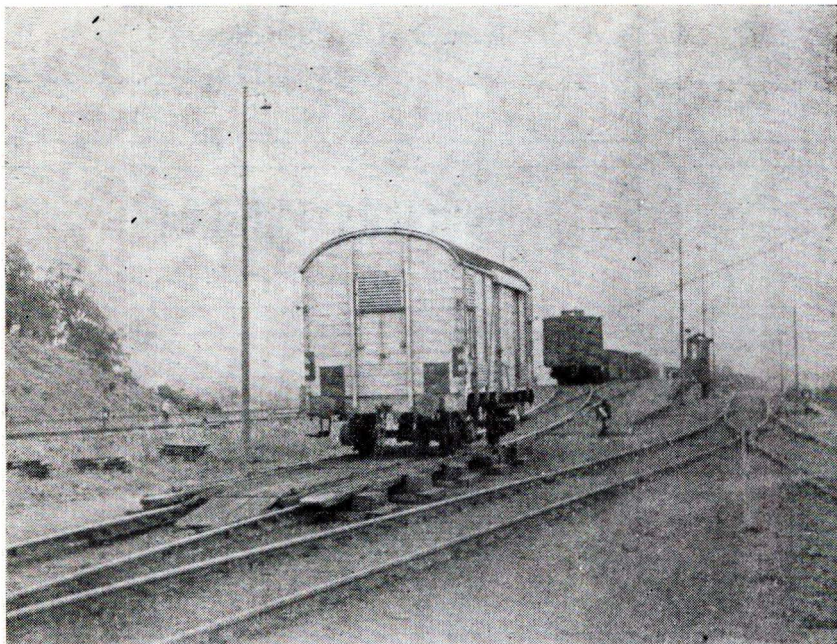
Melchior & Voltelen

UDBYGNING

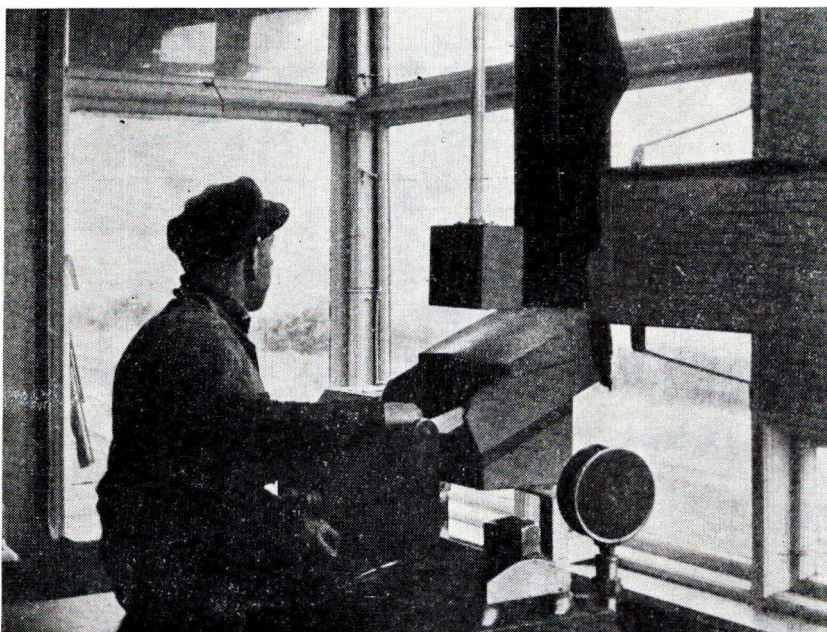
HAVNEBYGNING

JERNBETON

TRONHJEMSGADE 12 . KØBENHAVN Ø
TELEFON CENTRAL 12401



Nu sidder den i Saksen. Vognen er taget paa Bremsen og slippes først, naar den har en passende Fart til at fortsætte.



Fra Bremseposten. Portør Bodilsen afbremsr Vognene ved Hjælp af et Haandtag. Det ser let ud — men er en Kunst at være en god Bremser.

gaar de fleste andre Steder paa en Banegaard. Der er der Travlhed Døgnet rundt, ligegyldigt hvordan Vejret er. Og selvom der ogsaa foregaar anden Rangering paa de større Stationer gennem alle Døgnet's Timer, saa er Arbejdet dog ikke det samme. Her slaar man ikke »Slag« eller »lænker af«. Nej,

her har man en eller flere Rangerrygge, hvorfra Vognene selv kan løbe ned og fordeles paa Sporene.

Billederne viser nogle Situationer fra det daglige Arbejde paa Aarhus Rangerbanegaard. Det, der har størst Interesse for »Uindviede« er sikkert Bremsmaaden ved Nedløbene. Paa 1ste Ryg findes der en

saakaldt Vandtryksbremse, som ses paa et af Billederne. Der er ganske vist ikke meget at se, da det kun er nogle specielle Skinner, der ligger paa hver Side af de rigtige Skinner, og som ved Hjælp af Trykkraften løftes og klemmes sammen om Hjulene paa Vognen, der passerer. Bremsen dirigeres fra en Post. Som det ses paa Billedet ved Hjælp af et Haandtag. I Postens Kælder findes en Motor, der pumper Vandet op i en hydraulisk Pumpe, der ved et Rørsystem staar i Forbindelse med den egentlige Bremse udenfor. Den har et Tryk paa 75 Atmosphærer.

Aarhus kan prale af at være den første Banegaard, der har faaet et saadant Anlæg, senere har Fredericia Rangerbanegaard faaet et lignende System. Det er forøvrigt ikke det eneste Aarhus har kunnet prale med. Ved Nedløbet fra Ryg II var der bygget et lille Hus, hvori var anbragt en meget stærk Motor. Ved Nedløbet fra Ryg II løber Vognene paa Afgangssporene, men nu kan det jo hænde, at en Vogn eller flere løber forkert. Hvis man ikke fik dem stoppet, før de naaede for langt ned, skulde man kunne redde Situationen ved Hjælp af ovennævnte Motor, der var indrettet til ved Hjælp af en mægtig Jernkæde

HOLM & WONSILD

★

KØBENHAVN K

AMALIEGADE 36

Etableret 1878

✦

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBSREDERI

(Dampskibsselskabet »Myren«)

✦

Indehavere:

Skibsreder H. A. Hansen

edsv. Skibsmægler V. Th. Sass

edsv. Skibsmægler Axel Brandrup

statsaut. Skibsmægler K. Bülow Jensen

1/2 DANSK LYSKOPI

Kronprinsessegade 54

Telf. Central 1976 - 7629

Thorvald Petersen*Cigarkassefabrik & Træløst A/S*

Strandparkvej 10—12 . Telf. Helrup 501

M. MADSEN

Maskinfabrik

Højslev

Telf. Højslev 39

Fabriken TIP-TOP

Hambroesgade 23 . Telf. Cental 8890

Kilden Andelsmejeri*Bestyrer J. P. Thomassen*

KARUP . TELEFON 51

H. C. Hansen Skotøj*Vesterbrogade 80—82 (v. Værnedamsvejen)*

Skotøjsmagasinet med den store faste Kundekreds

Hem Maskinfabrik

v/ S. Pedersen

HEM . Telf. 26

Grenaa Andels Svineslagteri**S. L. Møllers Bogtrykkeri**

Rosenørns Alle 29 . Central 17188

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje

Fernbane**MUNKEMEL***L. M. Ericsson's***Signalanlæg**

Trommesalen 5, Kbhvn V.

Vore Brochurer over Anlæg
i Danmark og Udlandet sendes
gerne til alle interesserede**DANSK ETERNIT-FABRIK****AKTIESELSKAB****AALBORG**

ENTREPRENØR

CARL JENSEN

VESTERPORT

J. P. Abrahamsen & Sønner**VÆGTFABRIK****AARHUS**

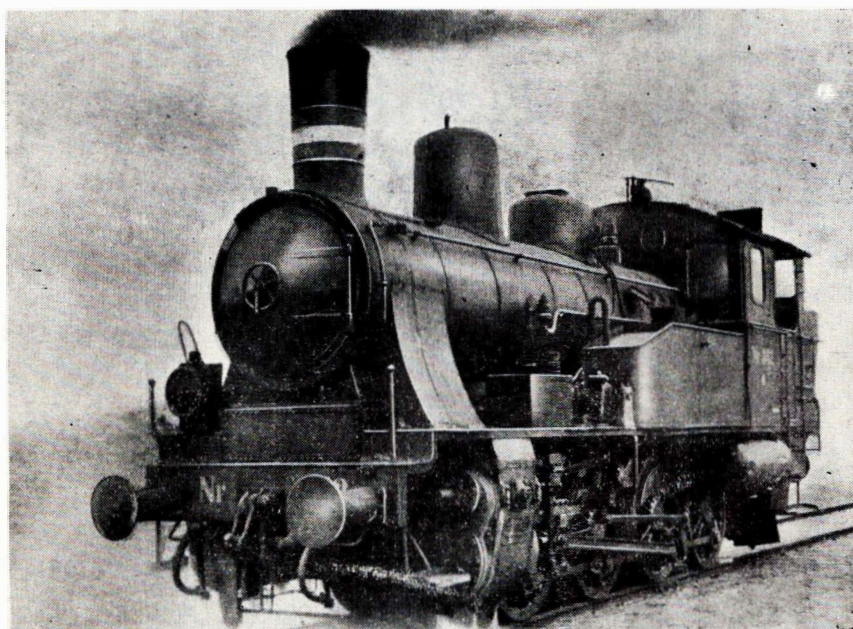
at kunne trække saadanne Vogne tilbage og faa dem ind paa det rette Spor. Det viste sig imidlertid ret hurtigt, at det var omtrent ugørligt, bl. a. fordi Kæden var saa tung at arbejde med, at der skulde flere Mand til at slæbe den. Efter nogle Aars Forløb blev det fjernet.

Paa et af Billederne ses en Rangermaskine af Litra Q. Ogsaa her

var Aarhus først. Det viste sig nemlig ret hurtigt, at F-Maskinerne ikke var stærke nok eller havde for store Hjul til den langsomme Kørsel over Rangerryggene. Enten gik det saa hurtigt, saa Nedløbene kom for tæt paa hinanden, eller ogsaa gik det helt istaa. Saa konstruerede man Q-Maskinen, og den kan magte det.



Vognene paa Vej over Ryggen. Overportør Vinter kontrollerer Afkoblingen, mens Stationsarbejder H. Bentzen kobler Vognen fra.



Rangerlokomotiv »Q«, bygget i 1943.

Takstloven.

Blandt de mangfoldige Nydannelser indenfor Banerne, som de senere Aar har ladet se Lyset, er den nye Statsbanelov ikke den mindst vigtige saavel for Banernes Personale som for Publikum.

Nu er som bekendt enhver Borger forpligtet til at rette sig efter hver eneste Lov, hvad enten han saa kender den eller ej, og Takstloven kender Publikum selvfølgelig ikke i alle dens Enkeltheder. Visse Punkter i den er hurtigt blevet særdeles om ikke populær saa ihvertfald godt nok bemærkede af Banernes Kunder, og blandt disse maaske allermest §§ 41 og 16, der omhandler den fuldstændig revolutionerende Bestemmelse, at Banerne i indenlandsk Trafik herefter i Skadestilfælde kun betaler for Gods højest 25 Kr. pr. Kilogram og for Rejsegods til højest 1500 Kr. pr. Sending.

En ganske naturlig Følge heraf er da den, at saavel Vare- som Rejsegodsforsikringerne er traadt stærkt i Forgrunden, og vi har derfor bedt Direktør Holten Lützhøft i „Europæiske“ om nogle Udtalelser, denne Gang for Godsforsikringens Vedkommende.

— Vil De, Hr. Direktør Lützhøft, fortælle os lidt om Forholdet mellem „Europæiske“ og Banerne, og hvorledes Systemet egentlig virker.

— Ja, ser De, gennem en Snes Aar har der eksisteret et Samarbejdet mellem Banerne og os, baade De danske Statsbaner og de private, og for Godsforsikringens Vedkommende er Ideen den, at medens Virksomheder, der til daglig sender Varer med Banen, som Regel har arrangeret sig med et Forsikringsselskab om en Assurance for alle Forsendelser, saa kommer der jo til enhver Jernbanestation mellem Aar og Dag en Masse Kunder, der skal have sendt en enkelt Pakke afsted. Vasketøj til Studenten i Hovedstaden, lidt Slagtemad til Sønnen, der ligger i Garden, Kommoden til Pigebarnet, der er paa Højskole, lidt Arve-gods efter Onkel Peter til Kusine Lotte, et Par Strømper fra Kæresten til Anne-lise o.s.v. — o.s.v. — Det kan naturligvis ogsaa tænkes, at en Handlende, som ikke tildaglig har videre Forsendelser udenhys, pludselig faar en Ordre, som skal gaa med Toget. Kort sagt, Folk, som ikke har Grund til at have nogen fast Forsikringsforbindelse, de staar en skønne Dag og skal have en Pakke afsted, og bliver ved Plakater gennem Eks-peditøren gjort opmærksom paa Banens

Emanuel Jensen & H. Schumacher

Murer- & Entreprenørforretning %

Bygningsentrepriser

Jernbeton

Murerarbejde

Dampskorstene

Kedelindmuring

Isolering

Kloakarbejde

Flisearbejde

Betonvarer D. S. 400

✱

Johs. Schrøder, Entreprenør

L. Schumacher, Murermester

Godthaabsvej 142 . København F . Ctr. 968

Hydro X & Co.

Holmbladsgade 91 . København S

Telefon Sundby 591

HYDRO-B.-C.

Kedelstensvædske

JENSEN & MØLLER^{A/s}

Kiks-, Biscuits- og Vaffelfabriker

Dronningensgade 73—77 . København K.

Kai Petersen

Fedevarer en gros

Flæsketorvet 9, Kødbyen . Central 1056 - 1091

Rigstelefon: 23

Banernes Ansvar for Gods og Rejsegods er begrænset

(for Gods til højst 25 Kr. pr. Kilogram og for Rejsegods til højst 1500 Kr. pr. Sending)



For mere værdifulde Forsendelser bør derfor tegnes

Transportforsikring til Dækning af Tyveri, Bortkomst og Beskadigelse

Nærmere Oplysning paa Banen

nedsatte Erstatningsansvar, og kan i Aanden se Katastrofen, hvis de rare Ting skulde blive beskadiget, hvilket jo hændes ikke helt sjældent, eller maaske stjaalet undervejs, hvilket unægtelig ogsaa hænder. Se i saadanne Tilfælde er en Transportforsikring, der erstatter saa godt som enhver Skade, naturligvis paa sin Plads.

— *Ja, men der findes jo Masser af Forsikringsagenter i Byen, hvorfor skal saa Jernbanepersonalet ulejlighes?*

— Jeg forstaar godt Deres Tankegang, men ser De, da Loven var under Udarbejdelse, fremhævede Statsbanerne i sine Bemærkninger til Rigsdagen, at man jo ikke lod Publikum i Stikken, saa de var afskaaret fra at sikre sig fuld Erstatning, idet man jo enten kan tegne „Interesse i Afleveringen“, eller Forsikring i „Europæiske“ paa enhver Bane gaar i Danmark; og i vore demokratiske Tider, forstaar De jo nok, er et saadant Arrangement af største Betydning. Det er rigtigt nok, det med Forsikringsagenterne, men for det første er det jo temmelig omstændeligt at skulde henvende sig til en saadan, naar man staar paa Banen og først da opdager, at man har Brug for en Forsikring, det



Direktør Holten Lützhøft

er jo da ogsaa muligt, at det er saa sent paa Dagen, saa de Folk har lukket. og endelig vil jeg tro, at det vil være uhyre vanskeligt at faa en saadan Police udleveret ganske omgaaende, en Transportpolice kommer — stor eller lille —

ikke til Verden uden et vist omstændeligt Apparat.

Se, netop ogsaa i saadanne Situationer har Banernes Ledelse ment, at de har en betydelig moralsk Forpligtelse til at hjælpe Publikum, og derfor har man set sig nødsaget til at maatte ulejliges Personalet, som jo da forresten faar en efter Forholdene god Provision for Besværet.

— *Hvordan er saa egentlig Deres Forhold til de andre Forsikringsselskaber? Det maa da være en Torn i Øjet paa dem, at De saadan har samtlige Banegaarders Personale som en Slags Agenter.*

— Nej, saa langt fra, vi gaar dem jo slet ikke i Bedene. Forsikringsselskaberne ser i højeste Grad, i Erkendelse af deres sociale Forpligtelser, med største Forstaaelse og Anerkendelse paa den Mission, „Europæiske“ her har. Det vilde, som jeg før sagde, hogstaveligt talt være umuligt paa normal Vis at kunne tegne Transportforsikring hvor som helst og naarsomhelst. Vi er jo slet ikke ude efter de større og forretningsmæssige Kunder, vi er kun til for den mere eller mindre „tilfældige“ Forsender ved Skranken.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSEN'S ETABL.

BREDGADE 32 . KØBENHAVN K

Drikkebæger-Automaten...

*kendt af alle, og som
bruges af alle — har netop nu
25 Aars Jubilæum i Danmark!*

A. FLINCK

Eneste Vognmand af dette Navn

**Alle Flytninger og Transporter saavel i
Ind- som Udland. — Stor ny Vogn.**

Forhaabningsholms Alle 9 . Telefon Vester 6409

Expanko

GODTHAABSVEJ 142 . KØBENHAVN F . CENTRAL 948

Derfor ser de store Selskaber saadan paa Sagen, at vor Transportforsikring ved Hjælp af de nok som bekendte Mærker, udfylder et Hul og paa en saadan Maade, at ingen vil kunne bebrejde Assurancestanden, at den ikke har været sig sin Plads voksen, og ikke har tænkt tilstrækkeligt paa Publiums Tarv. De Kunder, vi som Regel faar, kunde de alligevel ikke have betjent, og altsaa lever vi paa fredeligste Fod med hinanden.

— *Kære Hr. Direktør; det er jo meget godt alt dette her med at tegne Forsikringerne, men Skadesudbetalingen, alt hvad Skader angaar, hvordan er det med disse?*

— Dertil kan jeg kun svare Dem, at nu har vi altsaa arbejdet med Banerne i over 20 Aar. Der har aldrig været et eneste Ord mellem Banerne og os om Skadesudbetalingen, og Banerne ser med

stor Nidkærhed paa deres Kunders Interesse. Vi har aldrig haft *en Proces om en Jernbaneskade*, og vort Salg af Forsikringsmærker paa Banerne stiger for hver Dag, der gaar, ganske simpelt fordi Publikum anbefaler os, Mand og Mand imellem, særlig naar de har haft en Skade. Jeg anser det for den stolteste Dag i Selskabets Historie, da vi var fremhævet 3—4 Gange i Lovforslaget til Rigsdagen, efter at Banerne havde lært os at kende gennem saa mange Aar, og mon ikke det er et Tegn paa, at vi har forstaaet vor Opgave i enhver Retning.

— — —
Naar man tænker paa de mangfoldige Tusinder af Smaaforsikringer, som aarlig tegnes i „Europæiske“, og de Stabler af Skadessager, som hober sig op hver eneste Dag, maa vi give Direktør Lützhøft Ret i, at enhver Jernbanemand med god Samvittighed kan lægge Navn til,

naar det gælder at samarbejde med „Europæiske“.

Vi lover ved Afskeden med Direktøren, at bede vore Læsere om aldrig at afholde sig fra at henvende sig til Selskabet, naar De er i Tvivl om et eller andet. Skulde De, kære Læser, finde, at en Skade, som er overgaaet en af Deres Kunder eller Venner, er forkert behandlet, saa skriv til Selskabet og forklar Sagen, som De ser paa den. Der er ikke noget, Selskabet hellere ser, idet det for enhver Pris vil undgaa berettiget Utilfredshed.

Harald.



FØR OG NU...

Den første Bane raadede ialt over 18 Personvogne og 50 aabne Godsvogne — som om Søndagen ogsaa benyttedes til Passagertransport. I Dag har Statsbanerne 1500 Personvogne plus et stort Antal personførende Motorvogne. Der kan ialt være 110.000 Passagerer i disse Vogne. Næsten hele Aarhus kunde komme ud at køre paa en Gang. Samtidig er man nu oppe paa 14.000 Godsvogne. De kan ialt befordre 210.000 Tons mod de godt 200, som Godsvognsparken i 1847 kunde transportere. Lokomotiverne er et helt Kapitel for sig. Man begyndte i 1847 med fire Lokomotiver, der bar flotte Navne: »Odin«, »Kjøbenhavn«, »Sjælland« og »Danmark«. De fyredes med Koks. Der var intet Førerhus, og først 10 Aar senere blev der sat en Vindskærm paa Lokomotiverne. Kulvognen — Tenderen — var samtidig Bremsevogn. Bag paa Tenderen var anbragt et Sæde, hvor en Jernbanemand — stadig med den flotte, høje Hat som Uniformshue — sad paa hele Rejsen for at holde Øje med, at man ikke tabte en Vogn. Det kunde nemlig let ske, da Vognene var spændt sammen med Kæder, der havde Tilbøjelighed til Sprængning.

I Dag har Statsbanerne 587 Lokomotiver, 172 Motorlokomotiver og otte Lyntog.

I Dag er Antallet af Ansatte hos Statsbanerne ca. 30.000, hvortil kommer 9000 Pensionister. Gennemsnitsindtægten for dette store Mandskab er næsten 6000 Kr., og det er da ogsaa en Kendsgerning, at hver Gang Statsbanerne giver en Krone ud, gaar de 60 Øre til Lønninger.

Tre store Ulykker kostede 95 Livet.

Der findes ikke nogen samlet

Opgørelse over Antallet af Dræbte paa Grund af Banerne i de 100 Aar. Men der er dog kun sket tre større Ulykker: Togsammenstødet i Gentofte 1897 med 40 Dræbte, Togafsporingen ved Bramminge i 1913 med 15 Døde og Sammenstødet ved Vigerslev 1919 med 40 Døde. I de sidste 25 Aar er der ikke sket større Ulykker — bortset fra de tyske Terrorsprængninger bl. a. ved Hobro, der kostede 20 Livet. I de nævnte 25 Aar er der paa anden Maade ialt omkommet 14 Passagerer, mens Antallet af Rejsende vel har nærmet sig Milliarden. Statistisk findes ikke noget sikrere Opholdssted i det moderne Samfund end et Jernbanetog. Derimod har Arbejdet krævet mange Ofre. I de sidste 25 Aar er 268 Tjenestemænd dræbt under deres Arbejde.

Gentofte Ulykken.

Kun faa Dage efter de danske Jernbaners 100 Aars Jubilæumsfest følger den hidtil sørgeligste Mindedag i Banernes Historie: Det var den 11. Juli for 50 Aar siden, Gentofte-Ulykken indtraf. 45 Mennesker fandt Døden, medens 132 saaredes, og rundt i Danmark sidder endnu Mennesker, der i disse Dage lader dystre Tanker gaa tilbage til hin mørke Sommernat, da Tragedien ramte en stor Flok gla-

de rejsende paa Vej hjem fra Søndagens Udflugt.

Ulykken skete, da et Tog fra Helsingør lige udenfor Gentofte Station for fuld Kraft tørnede ind i et Tog fra Holte, der var blevet forsinket og derfor stadig holdt paa Stationens eneste Spor, som Helsingør-Togets Fører imidlertid troede var fri til Indkørsel. Lige forinden havde man paa Gentofte Station faaet en Anelse om, at det trak op til noget alvorligt, og der blev udlagt Knaldkapsler paa Helsingør-Togets Skinner, men dette Varsko kom for sent. Ulykken kunde ikke afværges.

Med et øredrøvende Brag tørnede Helsingør-Togets tunge Lokomotiv ind i Holte-Togets bageste Vogne, der splintredes tillige med de forreste Vogne i det frembrusende Tog. I de følgende Nattetimer frembragtes Lig efter Lig, medens de mange Saarede blev baa- ret bort til Behandling. I flere Dage lignede Gentofte Station en Slagmark; Jernbanemateriel laa pulveriseret i vid Omkreds, og selv efter at alle Klageraab var døet hen og Oprydningen forbi, hvilede Ulykkesnattens uhyggelige Stemning over Stedet.

En Passager fra den Gang beretter følgende:

— Jeg var 18 Aar og havde lige faaet Svendeplads i København. Ulykkesdagen — Søndagen den 11. Juli 1897 — var jeg taget paa Be-

KR. DREYER

Rensning af Jordledninger til Vandkraner

Kedelrensning

Rustbankning

Isolering

Aut. Elektroinstallatør (K. F. N.)

NYHAVN 57 . TELF. CENTRAL 5241 & PALÆ 9310



A/S ALFENIDE
**DANSK FORSØLVNINGS
ANSTALT**

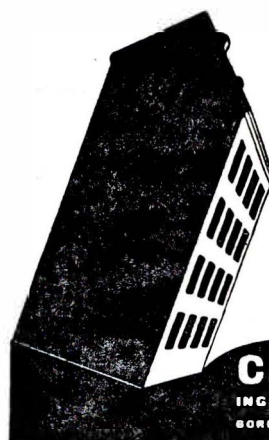
Elektropletfabrik

Grundlagt 1880

LEVERANDØR TIL D. S. B.

SOLBJERGVEJ 24 . KØBENHAVN F . CENTRAL 943

OPTAGET



**Fundaments-
forstærkning**
med Megapæle

Grundundersøgelser
med Spidsbor,
Kandebor, Fjernvægtskegle, etc.

Pilotering
(også indenders,
i Kælderrum o. lign.)

C.T. WINKEL
INGENIØR OG ENTREPRENØR, M. ING. F.
BORNHOLMSGADE 8 - TELEFON PALE 480-840

søg hos min Onkel i Gentofte og vilde hjem igen med Toget Kl. 22,30. Det var Holte-Toget, jeg skulde med! Det var overfyldt af glade Udflugtsrejsende paa Vej hjem. De sang og trallede muntert ovenpaa en dejlig Solskinsdag ved Skov og Sø.

Der var ingen Siddeplads til mig, men en humørfyldt Mand havde spøgende sagt, at jeg maatte sidde paa hans Skød, og jeg havde taget imod Tilbudet! Da det frembrusende Helsingør-Tog med voldsom Kraft tørnede ind i vort holdende Tog, blev den Vogn, hvori jeg befandt mig, fuldstændig knust, og 20 af de glade intetanende Mennesker dræbtes paa Stedet, deriblandt Manden, paa hvis Skød jeg sad!

Da Vognens Understel ved Sammenstødet ligefrem blev »blæst« bort under os, blev den paagældende Mand revet med og fik Hovedet flækket. Paa lignende Maade mistede mange af de andre Livet.

Med ét var den frydefulde Sang

blevet til Graad og Jammer. Der opstod Panik i Vognene, og ubeskrivelige Uhyggescener udspillede. Rundt om mig laa mange Døde og haardt Saarede imellem hinanden.

Det kneb haardt for Lægerne at skaffe Forbindsstoffer nok, og baade uskadte rejsende og tililende Mennesker afførte sig derfor deres Linnedstøj for at give det til Brug som Forbindinger.

Jeg selv besvimele to Gange, men blev tilsidst lagt paa en Madras paa en Fladvogn, og efter mit eget Ønske kørt tilbage til min Onkel. Flere Ar, som gennemfurer mit Underansigt og Baghovede, er den Dag i Dag Beviser paa de Kvæstelser, jeg paadrog mig ved Ulykken. Jeg laa i Sengen i seks Uger, men var alligevel sluppet billigt.

Vigerslev Ulykken.

Ulykken skete Kl. 21 den første November 1919. Dens Forløb var kompliceret. Det tætpakkede Persontog fra Kalundborg, der skulde passere Vigerslev Kl. 20,35, var

slægt forsinket. Kort før Vigerslev Station faldt et Barn af Toget, der standsede for et Træk i Nødbremsen, og Toget kørte tilbage for at søge efter Barnet.

Et Brandslukningstog skulde samtidig fra Godsbanegaarden til Køge, det var jo før Automobilerne store Tid, hvor Kbhvns Brandvæsens Slukningsmateriel blev fremført af Heste, hvorfor der dengang altid stod Jernbanevogne ved en Rampe paa Godsbanegaarden parat til Assistance ved større Ildebrande paa Sjælland.

Den vagthavende paa Vigerslev St. vilde nu fremskynde Brandtoget, mens Kalundborgtoget var ude at søge efter Barnet, som iøvrigt blev fundet uden at være kommet noget til. Da Kalundborgtoget ikke havde været saa langt fremme, at Trykknappen havde udløst Blokapparatet, blev Trykknappsspærren skaaret, og i Stedet for at frigive Togvejen ved at bevæge Naalen gennem Blokøjet, brugte Manden Apparatets Induktorsving, hvorved han samtidig frigav Blokposten

CHR. SIMONI

— Grundlagt 1836 —

(Indehavere: Jørgen og P. E. Rützebeck)

KUL- og KOKS-IMPORT

Fjordgade 21 . Aalborg

Telefoner: 67 — 68 — 69

Chr. F. Justesen

Jernstøberi

Indehaver:

JOHS. DANNESBOE

AALBORG

ved Brøndbyøster, der straks derefter gav Signal for et Eksprestog fra Korsør, medens Kalundborgtoget endnu befandt sig i Blokintervallet.

Med eet stød det Manden i Blokposten klart, at han havde begaaet en skæbnesvanger Fejl, og at et Sammenstød vilde ske. Mens Afstanden mellem de to Tog paa samme Spor stadig formindskedes, gjorde han en sidste fortvivlet Anstrengelse for at afværge det uundgaaelige. En Telefonopringning til Brøndbyøster Blokpost skulde standse Korsørekspressen, men det var for sent. Intet kunde hindre Katastrofen. Faa Minutter efter rasede Ekspressen ind i Kalundborgtogets fem bageste Personvogne, der knustes til Pindebrænde og som Ruiner styrtede ned ad Baneskrænten sammen med Korsørtogets Ekspresmaskine, en Postvogn, en Pakvogn og en Personvogn af I. Klasse. Alt Lys slukkede, et øredøvende Brag flængede Luften, Larmen døde brat for at afløses af et Rædselens Jammerraab fra Døende og Saarede i de kvaste Waggoner, hvis Indre rummede en saa forfærdende Sum af Lidelser. I de kommende Timer blev 41 Lig, 27 haardt saarede og over 50 lettere kvæstede bragt ud fra Ulykkesvognene.

Der gik Dage, før Katastrofestedet var ryddet og de massakrerede Waggoner ført bort, og før de sid-

ste uigenkendelige Lig var identificeret gennem deres Ejendele eller af deres sørgende Efterladte. Vigerslev-Ulykken afslørede graverende Mangler i Statsbanernes Materiel, der slet ikke var paa Højde med den krævende Situation.

En stor Del af Tiden foregik Redningsarbejdet i Mørke. Der fandtes ingen Katastrofebelysning; indtil »Falek« kom til Undsætning med sine Acetylen-Projektører, famlede Hjælpehåndskabet i Blinde eller maatte hjælpe sig med blafrende Haandlygters svage Skær. Vild Forvirring beherskede Billedet.

Midt i Mængden stod en dødsensfortvivlet Mand, den Vagthavende fra Blokposten. Han forsøgte ikke at løbe fra sin Skyld. Til de Omkringstaaende gentog han monotont: Det er min Fejl, det er min Fejl, det er mig, der har Ansvar.

Naar Mennesket svigter.

For de rejsende i Dag aabner sig Spørgsmaalet, om Statsbanernes Sikkerhedstjeneste nu et kvart Aarhundrede senere er udbygget saaledes, at en ny Vigerslev-Ulykke er udelukket. D.S.B. tog straks Lære af Begivenheden hin 1. November. Selve Systemet, der vaager over Passagerernes Liv og Førlighed, er ikke forandret, det var allerede da, som nu, baseret paa Aartiernes Erfaringer, og kun Detail-

ler har kunnet føjes til. Men Materiellet, der træder i Virksomhed efter en Katastrofe, er undergaaet en afgørende Forbedring, ikke i Spring eller egentlig blot som Følge af Katastrofen ved Vigerslev eller andre Ulykker, men i kontinuerlig Udvikling i Overensstemmelse med nye Opfindelser, forbedrede Konstruktioner, Fremkomst af tidligere ukendte Foranstaltninger som Indretning af Titusind-Lys-Projektører, der forvandler Nat til Dag, Skæreinstrumenter, som hastigt formaar at gennembyde spærrende Vægge og Døre o. s. v. Tilsammen intet mindre end et imponerende Opsving i Hjælpetjenesten, som i 1919 ingen havde turdet drømme om.

Tempoet i 1947 er stærkere end i 1919, men Faren er ingenlunde taget til i samme Forhold. Som i Militærets Verden vokser Forsvarets Muligheder skridtvis med Angrebets. Maskiner og Teknik i Afværgekampen mod Ulykkernes Offensiv er fuldt paa Højde med Fjendens. Men Manden, der skal betjene dem, kan svigte. I 1919 sagde Distriktschef Eir: Vigerslev-Katastrofen skyldes et enkelt Menneskes uforklarlige Distraktion. Trafikechef Terkelsen siger i Dag: Vi er sikret, saa godt som overhovedet tænkeligt, men trods alle gode Kræfters Indsats kan ingen Dødelig sikre sig mod at gribe fejl, og saa længe der er Jernbaner, kan

man aldrig paa Forhaand udelukke Muligheden af, at Vigerslev-Ulykken kan ske igen.

Banerne har givet stort Overskud.

Man taler saa meget om de store Underskud. Banerne har givet. De samlede Driftsindtægter har i de 100 Aar været 7282 Millioner Kr., og de tilsvarende Udgifter har været 6333 Millioner. Der har saaledes været næsten en Milliard til Afskrivninger og Forrentninger, men det har altsaa ikke været nok til at undgaa Underskud, som Staten maatte dække.

Men set i en større Sammenhæng, maalt med den samfundsøkonomiske Alen har Banerne givet stort Overskud. Hundreder af Storbyer er vokset op som Perler paa en Snor, Landbrugseksporten i dens nyere Form er betinget af Banerne som det hurtige og billige Transportmiddel fra Produktionsstedet til Udskebningshavnen, Industriens Udvikling, Udflytningen fra Storbyerne — og Udviklingen af de større Byers Handels-samkvem med Oplandet — alt er Fordele, der i væsentlig Grad er baseret paa Banerne. Man kan i denne Forbindelse ogsaa nævne, at Banerne — hvor mærkeligt det end lyder — har haft en overordentlig stor, kulturel Betydning ved at aabne Mulighed for, at Landkommunernes Børn kunde komme ind til Byerne til de højere Undervisningsanstalter.

Hertil kommer Udviklingen af Postforbindelserne, Betydningen for Turistlivet o. s. v. i en Uendelighed. Jernbanerne har været og er stadig en betydningsfuld Faktor i Samfundslivet — en Faktor, hvis økonomiske Betydning ikke kan maales i Kroner og Ører.

Den 100-aarige er stadig frisk og livskraftig. Store Planer ligger forude: Udbygning af Københavns

Nærtrafik med underjordiske Baner, Indførelse af flere Lyntog og-saa paa andre Strækninger end dem, der nu nyder godt af dette Befordringsmiddel, forøget Godstrafik — og maaske en Store Bæltstro. Banerne har i al Venskabelighed taget Konkurrencen op med Flyvningen og regner med fortsat at kunne gøre sig gældende.

Vrede Hr. Sørensen.

De Statsbaner, siger Hr. Sørensen forbitret og kanter Kufferten ned mellem sine Knæ, medens Si-

demandens Albue skubber hans Hat af Hovedet. Her skal man mases flad i en Sidegang og trampes ned i Mylderet ved Færge. Hvad ender det med? Sørensen meddeler sine mørke Tanker til Naboen, der sidder fastklemt med Ryggen til, og der opnaas fuld Enighed om D.S.B.'s Mangel paa Service. En svag Bølge i Mængden markerer Togbetjentens Komme. Han bugter sig forbi i kunstfærdige Vridninger og faar en Hilsen med paa Vejen fra Hr. Sørensen, men tager den med fredeligt Sind, skønt Tje-



Gratis
Vejledning i
økonomisk Brug
af Gas, Vand
og Elektricitet



FREDERIKSBERG KOMMUNE
ge. Kongevej 120
KL. 10-17. Udstillingen. EVA 1688

nestemænd i Funktion ellers efter Loven er særlig saarbare. Blot noter han sig, at her staar de vrede.

Heldigvis har de fleste det gode Feriehumør paa under Rejsen, og normalt er der heller ikke Grund til andet. I hvert Fald skal man tænke sig om flere Gange, før man skælder ud paa D.S.B.

Statsbanerne er i denne Tid ude for en Belastning som aldrig nogen Sinde før. Juli Maaned vil slaa alle Førkrigs-Rekorder, til Trods for at Toggangen endnu ikke har naaet Fredstids-Omfanget.

Det er et kæmpemæssigt Apparat, Hr. Sørensen giver sig i Vold, naar han tager paa Ferie, og det arbejder for ham, længe inden Toget glider ud fra Perronen paa Kh.

Skynd Dem nu lidt — 1701.

Naar Hr. Sørensen skal skaffe sig Underretning om Togtider m. v., ringer han til Statsbanernes Oplysning, Central 1701. Maaske er han endnu paa dette Tidspunkt humoristisk og bruger den ældgamle Telefonvittighed i Stedet for Nummeret at sige til Centraldamen: Skynd Dem nu lidt! Resultatet bliver det samme. 1701 er optaget, og Sørensen maa tage Noteringen.

For Øjeblikket føres der daglig i Tiden fra 7 til 24 4—5000 Samtaler, hver Dame eller Herre kan klare ca. 50 Ekspeditioner i Timen.

I 1945 naaede man et saa vældigt Ekspeditions-Antal som 1.464.000. Forespørgslerne er steget kolossalt i Aarenes Løb. I 1939 var det kun 936.000 og i 1934 624.000.

De fleste Ekspeditioner er hurtigt klaret, men nogle tager lang Tid. Bare Folk vilde spørge om det, de vil vide. Det gør de ikke altid. D.S.B.-Kunder, der skal til Ringsted eller Sorø for Eksempel, spørger ofte, hvornaar Toget gaar til Korsør — med det Resultat, at de suser forbi Maalet, fordi det paa-gældende Tog ikke standser der. Endnu værre var det især paa Sydbanen i gamle Dage. Da skete det tit, at Passagerer, som skulde til for Eksempel Haslev, blot udbad sig Afgangstiden for Toget til Warnemünde ... Omvendt forekommer det daglig, at Rejsende, som agter sig til Jylland, spørger om Tiden for Korsørtogets Afgang, skønt jo ikke alle Korsørtoget har Forbindelse med Jylland. Bagefter skælder de saa ud, fordi der er »givet forkert Besked«. Som Regel stilles dog Kontraspørgsmaal, hvis der er Tvivl. Men det kan ogsaa blive opfattet forkert og give Anledning til Kritik.

Det er meget faa Klager, Oplysningen har faaet siden sin Start som selvstændigt Kontor i 1930. Der kommer mindre end 10 skriftlige Reklamationer i Løbet af et Aar.

Forsinkelser.

— Er Togene saa forsinkede, som der paastaas?

— Der føres en nøjagtig Statistik, og i Virkeligheden er Forsinkelserne smaa, men de, der en Gang imellem maa vente et Kvarter eller mere paa Grund af et eller andet Uheld, føler det naturligvis meget generende. De glemmer blot at tænke paa, at Toget de 29 eller 30 af Maanedens andre Dage er rettidigt eller kun et Minut eller to forsinket. For Øjeblikket vanskeliggør det meget Rejsegods og de mange Cykler dog Bestræbelserne for Præcision.

Billetsalget

gaar som Lyn og Torden. Tempoet er imponerende. En Mand kan i Løbet af otte Timer klare over 2000 Billetter, skønt Bestillingerne ved Billetlugen ikke altid er lige præcise, men maa følges af Modspørgsmaal. Hver Billet trykkes paa Stedet. Det sker i lange Maskiner, en ved hvert Billetsalg, og Apparaterne ikke blot trykker Billetterne med Bestemmelsessted og Pris, men registrerer samtidig Salget. Der er ialt ca. 1400 Stationsnavne i hver Maskine, og Ekspedienterne kan dem alle udenad og ved, hvor de findes. Ved Siden af har hver Mand ogsaa en Hurtigtrykker, der leverer Billetter til Nærtrafikken, og som kan udspy 60 Billetter i Minuttet. Det er praktisk, naar der kom-

MARTIN DAVIDSEN

ISENKRAM - GLAS - FAJANCE - PORCELÆN EN GROS

KØBENHAVN - AALBORG - HOLSTEBRO

Thorvald Dedersen A/s

GLAS EN GROS

AALBORG

mer større Selskaber, der skal samme Sted hen.

Det er muligt, det vilde hjælpe paa Hr. Sørensen Rejsehumør, hvis han en halv Times Tid fik Lov at følge det Tempo, hvori Jernbanepersonalet for Øjeblikket maa arbejde for at hjælpe andre paa Ferie.



Jernbane Humør

Selv om Jernbanevæsen kan synes at være noget monotont og især for længere Rejsers Vedkommende noget søvndyssende, saa trives Jernbane Humoren dog gudskelov stadig, og vi serverer her et lille Udpluk af baade kendte og ukendte.

I et overfyldt Tog var Togbetjenten segnefærdig af Træthed paa Vej rundt for at kontrollere Billetterne en ekstra Gang. Han mødte megen Surhed og til sidst denne Bemærkning fra en korpulent og humørfyldt Dame:

— Ja, men kære Togbetjent, vi er virkelig ikke blevet flere, siden De var her sidst.

— Næh, sagde han, og om saa var, gjorde det vel heller ikke saa meget, Børn under 4 Aar rejser jo gratis.

En Aalborgenser var ude at rejse og sad i en Kupé, hvor der baade var Københavnerne og Jyder. Da man kørte forbi Vridsløselille, sagde Københavneren:

— Der sidder en Masse Forbrydere derinde.

— Der er nok flere, som kører forbi, bemærkede Jyden lunt.

Eiler Larsen & Co.

Automobillakereri

Knudsgade 3 . Aalborg . Telf. 4946

CLAUDI FISCHER

AALBORG

Reserveret 417

Det ærgrede Stationsforstanderen i en af Læsekredsens større Stationsbyer, som ønskede, at hans Personale altid var rent og pænt paaklædt, at se, at Portøren for hver Dag blev mere og mere snavset at se paa. Til sidst hang hans Tøj omkring ham som en krøllet og plettet Sæk.

— Hør, sagde Stationsforstanderen, hvorfor bliver De saa snavset?

— Det er min Kones Skyld, lød Svaret. Hun har faaet Arbejde nu, saa hun har saa travlt, at hun ikke kan faa vasket mit Tøj.

— Hvad Slags Arbejde har hun da faaet?

— Hun gaar ud og vasker!

En ældre, fornem Herre var kommet for Skade at sidde ved Siden af en Mor med sine tre Spilopmagere til Knægte, især den mindste, en 3—4 Aars Fyr var skrap.

Den ældre Herre, der var lidt af en Skælm, aabnede sin Tegnebog, tog et Bundt Sedler ud, rakte dem frem mod Moderen, idet han sagde: »Jeg køber ham den mindste der. De har

saaemænd mere end rigelig i de to andre, jeg desværre ingen Børn.«

Den lille saa straks lidt betuttet ud, men fattede sig hurtigt og sagde:

— Mor, Mor, tag dem kun, jeg spæner fra ham.

Lyntogene var kommet i Gang igen. En Dansker viste stolt et af dem frem til en amerikansk Soldat.

— Der er Fart paa, hvad? sagde Danskeren.

Men Amerikaneren lod sig Traditionen tro, ikke imponere.

— Skal det kaldes Hastighed, sagde han. Hjemme i Staterne skulde jeg en Dag rejse til en fremmed By, og min Tante fulgte mig paa Stationen. Da Toget skulde køre, lænede jeg mig ud ad Vinduet for at give Tante et Farvelkys. Men Toget havde allerede sat sig i Bevægelse, og Tante fik aldrig Kyset. Det ramte en sød, ung Pige ved næste Station. Og nu er jeg gift med Pigen. Det er Hastighed.

Jernbane-Bladet



Udkommer een Gang om Maaneden.

Abonnement 3 Kr. aarlig.

Redaktion og Ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)
Bernhard Bangs Alle 39, København F.
Telefon Fasan 4091
Giro-Konto 600 82

**MEDELEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE OG TIDSSKRIFTER**

CENTRUM - VESTERBROGADEN 60, KØBENH.



AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN - OG SKIBSBYGGERI



**AALBORG
TAFTEL
AKVAVIT.**



*Rød
Aalborg.*