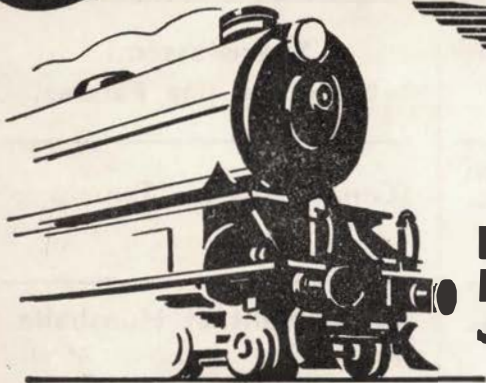


Jernbane-Bladet



FÆLLESORGAN
FOR DANMARKS
JERNBANEMÆND

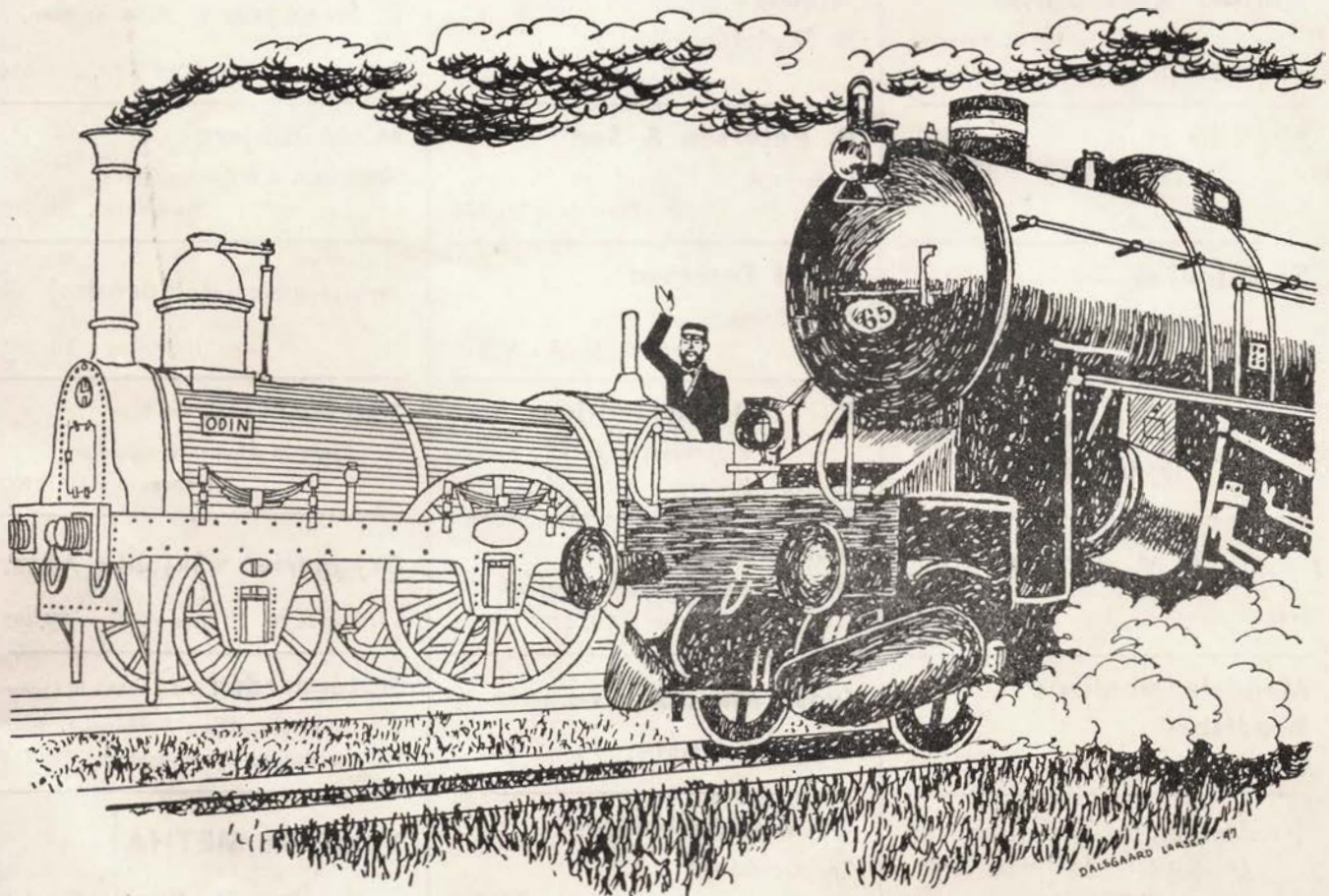


Juni 1947

Redaktion: Trafikekspedient H. E. Rybro,
Flintholm St., København. F.

4. Aargang
Nr. 5

D. S. B.s 100-Aars Jubilæum



Vi ønsker til Lykke med 100-Aars Jubilæet

**Aarhus-Samsø
Dampskibsselskab** $\frac{1}{2}$
Tlf. 2660

**Dansk Konserver
Kompagni**
Havnegade 4 . Aarhus

**Skive Andels-
Kreatureksportforening**
Skive . Tlf. 276 - 976

Rutebilstationen
Torvegade 9 Skive
Tlf. 30 og 10

**Chr. Dahi Pedersen &
P. Fejerskov**
Skive

Højslev Møbelfabrik
v/ Andr. Petersen
pr. Højslev . Tlf. 20

J 156

S. S. Juul & Co.
Skive Skotojsfabrik $\frac{1}{2}$
Adelgade 9 . Skive . Tlf. 419 - 420

**Skive Jernstøberi og
Maskinfabrik**

J. M. Jensen
Fredensgade 9 Aarhus

**Magdalenemøllens
Brødfabrik**
AARHUS

**Frederikshavn Fiskehermetik
& Konserverfabrik** $\frac{1}{2}$
Salgskontor:
Sandvad & Co. Gl. Mønt 14 Kbh. K

Chr. Røntved . Fiskeeksport
Skagen

P. Leismanns Eftf. . Skagen
S. Gaihede **Fiskeeksport** J. Hansen
Tlf. 228, Omst. t. Privat Tlf. 130
Telgr.-Adr: »Leismann«

Banegaards Restauranten
Hjørring

Svend Bosin Ing. M. af l.
Elektromekanisk Etablissement
Slagelse . Tlf. 748

Jernstøberiet »Godthaab«
Slagelse

**Munch's Maskinsnedkeri
& Møbelfabrik**
Slagelse

P. Petersen & Søn
Lædervarer
Roskilde . Tlf. 283

Aksel Petersen
Skotojsfabrik
Fredensgade 18 . Aarhus

K. T. Damgaard-Jensen
Rosenkrantzgade 12 . Aarhus
Lyskopi . Zinktryk . Fotografering

SCHILLERS
Mobel- og Dolstermøbelfabrik
Aarhus . Tlf. 2726 - 4861

Jydsk Manufaktur-Lager $\frac{1}{2}$
Vejlevej . Hovedvej 10 . Horsens

G. Vaadde Nielsen
Trikotagefabrik
Ikast . Tlf. 109

**Sparekassen i
Nykøbing paa Falster.**

Landbostandens Sparekasse
Nykøbing F.

Frøvlscetret Hunsballe
Akts. Holstebro . Tlf. 533
Afd. i Slagelse Tlf. 1470

Andelsmejeriet »Fuglsang«
Vestergade 18 . Holstebro . Telef. 177

M. Olesen . Aut. Fordforhandler
Nørregade 50 . Holstebro . Tlf. 72-772

L. Hedegaard . Automobilforh.
Østerport . Holstebro . Tlf. 514-614

M. Madsbjerg
Statseksam. Ejendomsmægler
Holstebro . Tlf. 558

Andelsmejeriet Hornshøj
Holstebro . Tlf. 207

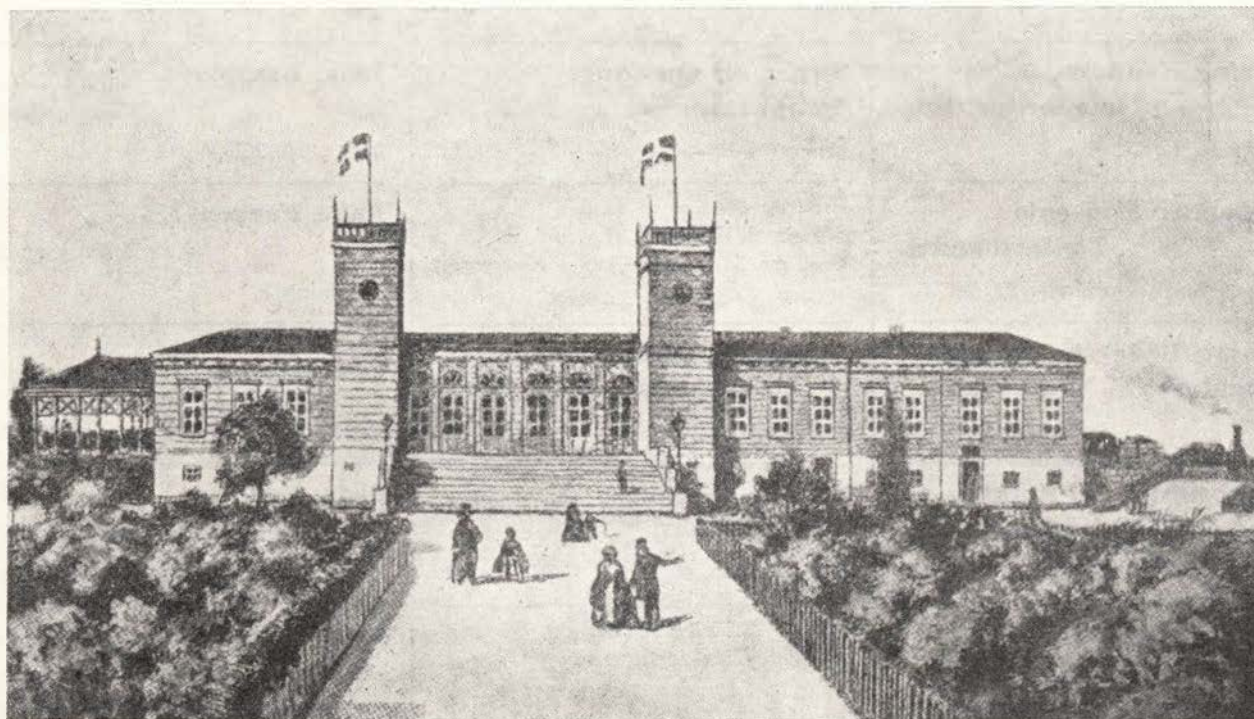
VULKAN v. K. Knudsen
Aut. General Motors Forhandler
Holstebro . Tlf. 1100

Bryggeriet »Skjold« Akts.
Vestergade 16 . Holstebro . Tlf. 195

Autogaarden v. Sv. Lund & H! Clausen
Aut. Bur.-Wain Forhandler.
Helgolandsgade 8 . Holstebro . Tlf. 773

Vaskeriet METHA
Nørregade 33 . Holstebro Tlf. 557

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 Landomraader 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 Jernbaneområdet, 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 dette 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

Vi ønsker til Lykke med 100-Aars Jubilæet

Hammerum Trikotagefabrik
v. Karen Nielsen
Telefon 87

**Herning Handels- &
Landbrugsbank.**
Østergade 2 . Tlf. 65

**A/S Sander Hansen's
Trælasthandel.**
Vestergade 1 . Herning . Tlf. 18

**Herning Hede- &
Discontobank**
Bredgade 2 . Tlf. 5

**Folkebanken for Herning og
Omegn, Aktieselskab.**
Bredgade 35 . Tlf. 428

**C. H. Brinkmann-Hansen
Midtjydsk Koste- & Børstefabrik.**
Ravensborggade 2, Herning, Tlf. 1338

A. D A M G A A R D
Manufaktur en gros
Finsensgade 1 . Herning . Tlf. 1448

**Hammerum Herreds
Spare- og Laanekasse.**
Østergade 6, Herning, Tlf. 10

**A/S Holstebro Jernstøberi
og Maskinfabrik.**
Tlf. 27 og 28

G A D E S M A G A S I N
HOLSTEBRO

Holstebro Landmandsbank
Aktieselskab

Aktieselskabet Struer Bank
Kontortid 10—12 $\frac{1}{2}$ og 2—4. Tlf. 6 & 7

Struer Kulimport $\frac{1}{2}$

**Struer og Omegns
Sparekasse.**
Kontortid 10—12 og 3—5 Tlf. 97

*Brød og Brød er to Ting —
Moselunds Rugbrød er en go' Ting.
Brød fra Moselund — det er Kærnebrød*
Struer . Tlf. 309

Struer Bryghus
Mineralvand og Mostfabrik.
v. K. A. Sørensen Tlf. 215

Peters S K O
K. Lohmann . Struer Tlf. 370

**Johs. N. Pedersen &
Evald Christensen.**
Tømrer og Maskinsnedkeri
Struer . Tlf. 249 - 355

N. P. Lundøer, Snedkermester
Soveværelser, Spisestuer, Dagligstuer
Søndergade 7 . Struer . Telf. 194

Ikast Monumentforretning
Østergade . Ikast . Telefon 80

Poul Krøjgaard
Trikotagefabrik
Herning . Tlf. 406

A. Bertelsen
Trikotagefabrik
Gelleruplund pr. Nybo.

J. Husted Abildtrup & Co.
Trikotagefabrik
Herning . Tlf. 149

**Lauridsen &
Meldgaard-Jensen**
Trikotagefabrik
Silkeborgvej 77 . Herning . Tlf. 893

Niels Mikkelsen
Trikotagefabrik
Ikast . Tlf. 46

Johs. Lauridsen
Trikotagefabrik
Ikast . Tlf. 205

Aage Hansen A/S
Aut. Fordforhandler
Nykøbing F.

Carl Nielsen, Murermester.
Skivevej 35 . Holstebro . Tlf. 708

Brdr. Poulsen
Konfektionsfabrik
Silkeborgvej 31 . Herning . Telf. 908

Banegaardskiosken, Holstebro
Dagblade — Ugeblade — Bøger
Telefon 948

Jørgen Christiansen
Chokolade, Kiks, Biscuits en gros
Stationsvej 22 . Holstebro . Tlf. 35

Bløe's Konditori
Nørregade 5 . Holstebro . Tlf. 847

Andelsmejeriet »Danalyst«
Skolegade 11 . Herning . Tlf. 115

Herning Produktforretning
v. Brdr. Hansen
Smedegade 17—19 Tlf. 426

**Herning
Jern- & Staalforretning A/S**
Søndergade 22 . Tlf. 300

Niels Sørensen
Textilfabrik
Th. Nielsensgade, 95 Herning, Tlf. 1035

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 Overskud. 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 Trækraft. 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 sejrsvare 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 foreholdt 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 eil 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, imødekomen, 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

*Spis Rutana Brød
fra Fællesbageriet*

NAKSKOV

**Revisionsanstalten
for Lolland-Falster**

J. C. Christoffersen Statsaut. Revisor
Havnegade 89 — Nakskov

Centralmejeriet

K. Larsen
NAKSKOV

OTTO RASMUSSEN

Guld- og Sølvsmed
NYGADE 33 - NAKSKOV

Ebba og Emil Hansen

FOTOGRAFER
Nakskov

**Nakskov Røgeri
og Fiskeeksport**

Harald Hansen Telf. 856

BUCH & CO.

Fotografisk Atelier

NAKSKOV

D. Schultz

Tapet- og Farvehandel

Maribo

Maribo Elektro Service

v. N. Agergaard

Østergade 30 Maribo Telf. 655

Fotograf Nissen

Maribo
Telf. 146

Nakskov
Telf. 319

O. G. Konradsen

Maribo
Løvtræ . Tømmer . Planker

**Midtllands Flytte-
og Transportforretning**

A. E. Hansen

Maribo

Specialisten i naturtro Tænder

Alfr. Christensen

Tandtekniker

Østergade 30 Herning Tlf. 865

Reserveret
105

Helgolandsværftet

C. T. HANSEN

Nordhavnen

Helsingør

Telf. 1475

555

Helsingør Dagblad

Oprettet 1867

Det mest udbredte Blad
i Helsingør og Opland

Tilskærernes Aktieselskab

Stjernegade 15

Helsingør

Telf. 1562

Andr. Christenssens Eftf.

HENRY LARSEN

Axeltorv 26 Helsingør Telf. 488

Farveri og Renseri

Helsingør

Farve- og Tapethandel

Aage P. Hansen

Bjerggade 10 v/ Irma . Tlf. 322

Trævarefabriken

Gunner Sørensen »Tokan«

J. Jensensvej 10 . Næstved . Tlf. 739

Fabriken »Vanda«

(Beck & Jørgensen)

Jørgen Jensensvej 7 . Næstved . Tlf. 129

Textilfabriken «Elgko»

Herning

Niels Sørensen's

Trikotagefabrik

Herning

Telefon 1035

Brdr. Poulsen

Herre-Konfektionsfabrik

Herning

Tlf. 908

Midtjydsk

Brændselskompagni

Nørregade 18 . Herning . Tlf. 1151

Chr. Nørgaard Larsen

TRIKOTAGEFABRIK

Herning

Herning Jsmejeri

Bredgade 59

Herning . Tlf. 706

Frede Sebbelin

Trikotagefabrik

Herning

Tlf. 1090

**C. Merrild Hansen &
Jensen TRIKOTAGEFABRIK**

Sorøvej 11 . Herning . Tlf. 1137

Jens L. Jensen

Trikotagefabrik

Herning

Tlf. 1015

D. Andersen & Co.

Trikotagefabrik

Herning . Tlf. 609

Niels Larsen's

Trikotagefabrik

Hammerum

Telefon 2

**De forenede midtjydske
Teglværker ½**

Herning

»Barü« Slipsfabrik

v. Brdr. Bareuther

Hammerum

Tlf. 101

Niels Poulsen

Trikotagefabrik

Ikast

Tlf. 178



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.

Vi ønsker til Lykke med 100-Aars Jubilæet

Grenaa Rebslaaeri

Lillegade 33 Tlf. 169

Grenaa Korn- og Foderstofforretning $\frac{1}{2}$

Storegade 15 . Tlf. 244 - 611

Maskinfabriken. Spec. Slagterimaskiner W. Meiers Eftf.

Nytorv . Grenaa . Tlf. 97

Grenaa Konfektionsfabrik $\frac{1}{2}$

Torvet 6 Telefon 117

Grenaa Kulimport

N. C. Kjølhede

Mogensgade 2 . Tlf. 332 - 333 - 3334

Grenaa Havns Isværk $\frac{1}{2}$

Havneplads . Tlf. 415

J. P. Petersen

Dampskibsekspektion.

Aarhus . Tlf. 129 - 149 . Rigstlf. 99

A. Simonsen

Konfektionsfabrik

Silkeborg . Tlf. 532

Silkeborg Imprægneringsanstalt $\frac{1}{2}$

Tlf. Silkeborg 404 - 424

Ry Mølles Fabrikker

Trævarefabrik . Imprægneringsanstalt.

Ry . Tlf. 29

Fr. R. Madsen. Tømrermester Maskinsnedkeri

Grundlagt 1906. Arbejder for D.S.B.

Nygade 9 . Silkeborg . Tlf. 298

Besøg

Jernbanerestaurationen

M. Carstens.

i Silkeborg

Jan Jensen . *Fiskeeksportør.*

Grenaa Havn . Tlf. 335

Brdr. Christensen

Maskin- og Beholderfabrik

Viborg . Tlf. 644

Jørgen Pedersen.

Automobilforhandler

Vesterbrogade 12 . Viborg . Tlf. 946

Viborg Teglværk og Pipers Teglværk - Stoholm

Tlf. Viborg 292 - 1292

Chr. Weiersøe, *Murermester*

Arbejder for D.S.B. 11. Banesektion.

Fredensgade 5 . Viborg

Viborg Auto-Lakereri

v. Jensen & Jønsson.

Hald Ege - Skivevej 60

Værksted Kirkebækvej 40 . Tlf. 1615 y

Brunshaab og Søgaard Teglværker

M. E. Gulddal Viborg . Tlf. 577

Viborg Osteri og Smørforretning Nielsen & Christensen

Nytorv 5 . Viborg . Tlf. 1607

Morten A. Petersen

Produktforretning

Nytorvgade 3 . Viborg . Tlf. 463

Støt lokalt Arbejde.

Th. Bentsen. . *Dampvaskeri.*

Viborg.

$\frac{1}{2}$ I. Smith's Papfabrik.

Brunshaab pr. Viborg

Besøg

VIBORG HALLEN

Telefon 212

Mariager—Faarup—Viborg Jernbaner.

Skive—Vestsalling Jernbane.

Hovedkontor: Viborg . Tlf. 1166.

Chr. Laursen

Børstefabrik . Fjerkræslagteri

Engelsborg pr. Viborg . Tlf. 1136 x

$\frac{1}{2}$ Skagerak Fiskeindustri

Skagen.

Ringe Tjære- og Asfaldt-Fabrik

Tlf. Ringe 331

Arbejdernes Aktiebageri

Odense

Faaborg Kalkværk

v. Laur. Frandsen

Faaborg . Tlf. 333 - 583

Stenstrup og Odense Teglværker.

Kontor: Stenstrup, Fyn.

Møller & Co. Asylgade 16 - Odense Telefon 3343

Akkumulator-Batterier til Elektricitetsværker . Automobiler og Radio

Tavannes WATCH & CYMA

er bedste Schweizer Præcisions-Ure.

Forlang dem hos Deres Urmager.

87

Fredericia Sygekasse.

Norgesgade 7

Tlf. 1593 - 1594

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
Hamburg
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 Billetkontor 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 Sporfløb 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 overvaage 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

Ikast Skaanerfabrik

v. Anna Mikkelsen

Ikast

J. J E P S E N

Trikotagefabrik

Herning

J O S V A L I N D

Trikotagefabrik

Ikast . Tlf. 107

H. Rahbek Christensen

Trikotagefabrik

Herning

V O L M E R L I N D

Trikotagefabrik

Ikast . Tlf. 101

Lund & Erichsen *Elektro og Installation A/S*

Herning

Telefon 70

O. Vestergaard Poulsen

Trikotagefabrik

Ikast . Tlf. 117

Harald Jensens Bogbinderi

Herning

Jydsk Trikotagefabrik ½

Ikast

Telefon 11

J. Ørum Petersen

Karosserifabrik

Herning . Tlf. 975

H. C. H A N S E N

Trikotagefabrik

Ikast . Tlf. 21

S. Truelsen & Søn

Trikotagefabrik

Bredgade 43 . Herning . Tlf. 43

M. DOLLERUP JENSEN

Trikotagefabrik

Ikast - Tlf. 225

½ Herning Trælasthandel

Herning

Telefon 14

A. P. Henriksen

Trikotagefabrik

Hammerum . Tlf. 39

HERNING KULKOMPAGNI.**½ Chr. I. Kirkegaard & Co.**

Trikotagefabrik

Herning . Tlf. 39

A. Jepsen . Trikotagefabrik

Vestergade 43

Herning

Telef. 221

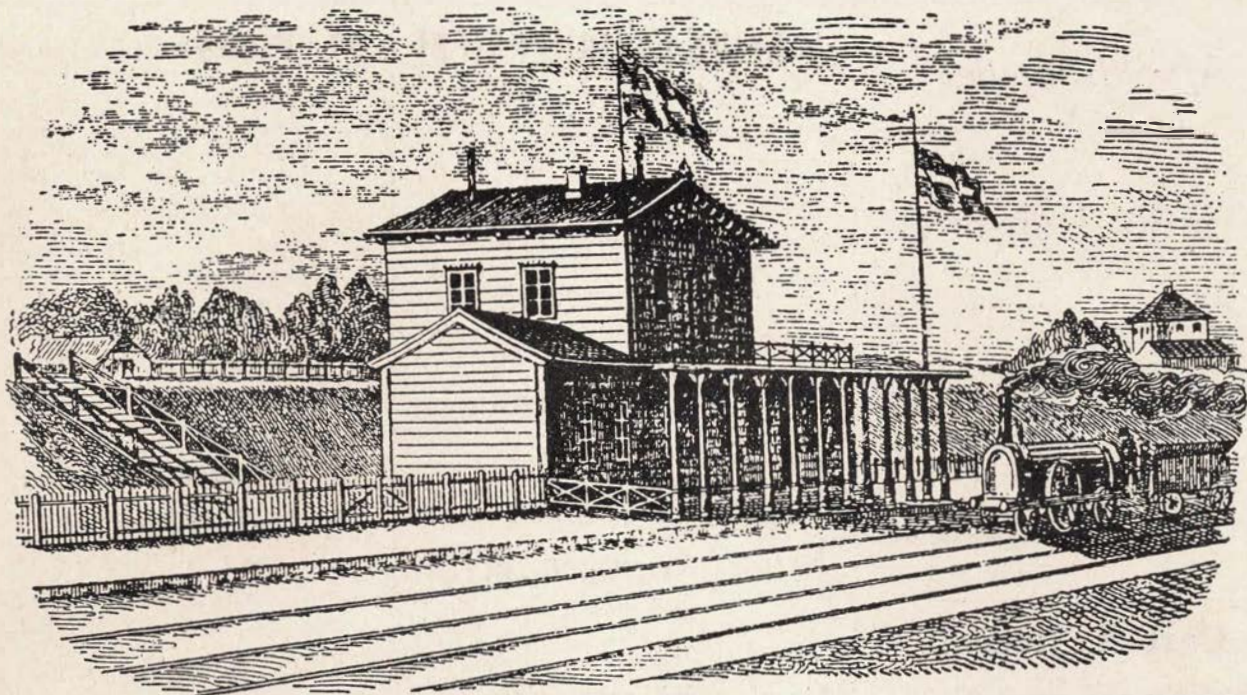
NIELS KRØJGAARD

Trikotagefabrik

Herning . Tlf. 72 - 872

½ Nordisk Simplex

København.



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 Børns, der første Gang kører i Karussel. 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

BESØG

AfholdshotelletGravene 18—20 Viborg
Niels Gjeddebæk.**Trikohl-Renseri**v. H. Høxbro
Gravene 4 Viborg Telefon 692**Mejeriet Danelykke**

Hem . Tlf. 3

A. M. BitschLegetøjsfabrik
Frederiks, Tlf. 44**Carl A. Jensen**Autoreparationer, Cykler, Radio og Ladestation
Frederiks , Tlf. 38**Frederiks Smede- & Maskinforretning**

v. A. Thomsen Telef. 5

Chr. BorritsFrederiks Maskinsnedkeri og Listefabrik.
Tlf. Frederiks 59**Vammen Andelsmejeri**

pr. Viborg.

F. Kloch's**Ligkistemagasinet**

Skive . Tlf. 150

Odense Ægforretning $\frac{1}{2}$ Viborgvej . Skive
Telefon 59**Skive Flytteforretning**Chr. Hansen & Søn v. Frits Hansen
Østergade 9 - Skive - Tlf. 1117
Opbevaring af Møbler i nye, store
tørre Lokaler. **$\frac{1}{2}$ Skive Lastbilcentral**Engvej - Skive
Tlf. 980 (2 Lin.)**Elektriske
Installationer**J. J. Østergaard, Civilingeniør
Skive Tlf. 326**P. K. Poulsen**Statseks. Ejendomsmægler
Medl. af D. E.
Voldgade 16 - Skive - Tlf. 788**Brugsforeningen „ALFA“**Best. A. Kirk
Højslev Tlf. 14**Poul Christiansen**Brøndboring, Vandværksanlæg
Centralvarme
Højslev - Tlf. 9**SAUGSTRUP
ANDELSMEJERI**

pr. Jeberg Tlf. Hjerk 10

Jens FrantsenMØBELFABRIK
Højslev Telf. 33**Maskinfabriken „Trio“**v. Sigurd Christensen
Asylgade 5 Skive Telf. 876**Jens Bertelsen**Statseks. Ejendomsmægler
Kristiansgade 2 Skive Tlf. 691**Ejnar Wedel**Lastbilvognmand
Brogaarden 49 . Skive . Tlf. 709**Jda Westerdahl**

Skive

M. Fisker Fiskeeksport

Skive Havn . Tlf. 588

N. J. ROGILDBødtermester
Rosenvej 37 . Skive . Tlf. 376**Brugsforeningen**i stadig Fremgang ..
Torvegade 18 . Skive . Telefon 66**Dansk Andels-
Ægeksport**Best. M. Henriksen
Vestergade 9 . Skive . Tlf. 376**H. P. Kreiberg**

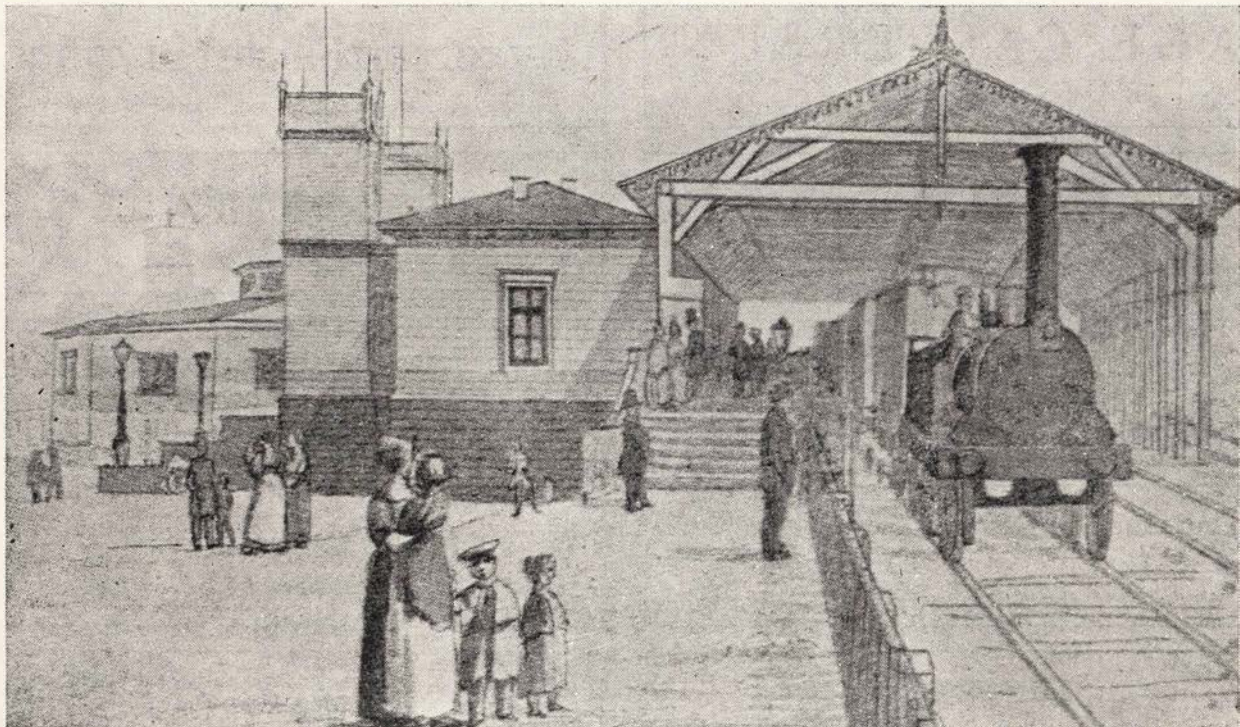
(Simon Schultz)

Guld- og Sølvsmed
Nykøbing F.**Knud Ibsen**Special Optiker
Langgade 26 . Nykøbing F.**K. JOACHIMSEN**Lingeri - Broderi
NYKØBING F.**I/S L. Nielsens Bødkeri
& Træskæreri**

samt Fuglsang Savværk

Kontor:
Frisegade 31 . Nykøbing F . Telf. 180**Benyt TAXA-BILERNE**paa Banegaarden
Nykøbing F . Tlf. 1280**Dagny Skov Hansen**TANDTEKNIK
Østergade 10 . Nykøbing F.**Hans Henrichsen & Co. $\frac{1}{2}$**

Nykøbing F.



Første Hovedbanegaard med Hal

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

Den næste Harmé 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 hæve 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 harmfylt Artikel over den uhøflige, ulovlige og oprørende Opførsel, som Direktionen her havde udvist overfor Passagererne. Bladet sluttede sin Artikel med en Paamindelse om, at dersom ikke Direktionen paa ordentlig Maade vilde sørge for at faa Passagerer fra Roskilde til København, vilde den opbragte Mængde  del gge »Bane-gaarden« 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 n r Udflugtsstedet Frederiksberg Have, der var blevet Københavnernes daværende Yndlingspromenade. Desuden havde man fra Valby en dejlig Udsigt over K jgebugt, 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-

AAGE CASPERSEN

MARIBO

Nykøbing Falster Bryghus^{A/s}**Surel & Søn** v. Ove Hansen

Tilegade 36

Nakskov

Møbelfabriken SPIRALEN ½

Nykøbing F.

½ Brdr. Christensen**KULFORRETNING**

Kul, Koks, Cinders

Nakskov

Gedser Autoværksted

v. Otto Nielsen.

Gedser

Telefon 45

Engelsk Beklædningsmagasin

L. Larsen & Søn Nytorv 15 . Nakskov . Tlf. 311

Herreekvipering . Skræderi.**S. V. Hendriksen****Købmand**

Gedser . Tlf. 7

LUNDBY MEJERI

ØNSLEV NR. ALSLEV

Rosenborg Ost., det førende Mærke.**Amts Arbejdsanvisningskontoret i Nykøbing**
paa Falster.

Kontortid Kl. 8,30—17, Lørdag 8,30—13

Al Anvisning af Arbejdskraft ydes uden Vederf. for saavel Arbejdsg som Arb.**Renseriet**
v. S. K. Knudsen**ROXY** Tlf. 1290 . Slotsgade 12
Nykøbing F.Kemisk renser Garderobe og Hatte fra Morgen til Aften
Hentes og bringes.

Udenbys: Send med Rutebil eller Fragtmand.

H. Albertsen & Sønner ½**Farver . Tapet . Linoleum**

Nykøbing F.

Næstved

Rødby

MARREBÆK BRYGGERI

PR. VÆGGERLØSE

Varmtbadeanstalten ØRESUND**Alle Slags Bade.**

Helsingør

Telefon 894

Vald. Jørgensen**Planker m. m.**

Eskildstrup . Tlf. 8

Hansen & Larsen**Karosseri & Modelfabrik**

Helsingør Tlf. 1788

Morten Olsen . Møbelsnedkeri

Eskildstrup . Tlf. 43

Helsingør Lysbadeanstalt

Aage Fejersen

Lys- og medicinske Bade - Kortbelgebehandling**Massage - Fodpleje - Karbad**

Strandgade — Helsingør — Tlf. 1110

Teglværkernes Salgskontor
for Lolland-Falster

Nykøbing F.

Trævarefabriken »DAN«

(Næstved Træhælefabrik)

Kildemarksvej 70 . Næstved

A. NIELSEN & CO. ½

Nykøbing F.

Grimstrup Lervare- og Keramikfabrik

v. Johs. W. Jensen og Carl W. Jensen

Næstved . Tlf. 872

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 demne 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 til stillet 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 Beværttertelt 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 kunde 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 Overlaget 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 Tømmelfingeren 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 Godsvog- nenes 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.

Godsvog- nenes 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 Murermester 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.

Billetsprisen 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 Ducør 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, Lampeglas 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 mefter, det er et ulovligt Indgreb i hans Næring.

Aage Hansen $\frac{1}{2}$

Aut. Fordforhandler . Nykøbing F.

**Arbejdernes
Fællesbageri** $\frac{1}{2}$

NYKØBING F.

Nielsen & RønneReparationsanstalt for elektr. Maskiner
Nykøbing F.**K. DRESLER**

Købmand Gedesby Gedser

Øborg Andelsmejeri

Gedesby . Gedser

Trikotageforretningen

»EKKO«

Egon Hansen Gedser

Gedesby Brugsforening

Gedser

Hans HansenKøbmand
GEDSER

Besøg

Gedser Biografteater**JENS LARSEN**KØBMAND
GEDSER**Hotel »Dannebrog«**

Gedser

**Gedser og Omegns
Brugsforening**A. m. b. A.
Uddeler Koch Gedser**V. Kristoffersens****Boghandel** $\frac{1}{2}$

Lilletterv . Nykøbing F . Telef. 292

BRUGSFORENINGEN**»Concordia«**

Væggerløse.

Eskilstrup**Bryghus og
Mineralvandsfabrik****L. JØRGENSEN**

KØBMAND

Eskilstrup
Tlf. 87**Anker Møller**Olier for enhver Maskine.
NYKØBING F.**Entr. Laur. Larsens Eftf.**Carl Olsen & Carl Petersen
Hus- og Vandbygning, Vej- og Brølægn.
Pilotering, Jernbeton.
Tværg. 8, Nykøbing F, Tlf. 357-273-813**Bern. Petersen & Søn**Møbelfabrik
ESKILSTRUP**Eskilstrup****Korn- & Foderstofforretning**

Tlf. 18

Paul Hansens Eftf.v. Emil Amelung
Kolonial - Delikatesser
Færgestræde 7, Nykøbing F.**Vester Ulslev Andelsmejeri**

pr. Øster Ulslev.

Idestrup SavværkVille Christensen
Tlf. Idestrup 41**O. NIELSEN & DEHN** $\frac{1}{2}$ Korn og Foderstoffer
Stubbekøbing
Tlf. 1007 - 1156**Bagermestrenes****Rugbrødsfabrik**

Nykøbing F.

Stubbekøbing

MEJERI**Idestrup Sogns****Brugsforening**

pr. Sdr. Ørslev.

Nysted og Omegns

Andelsmejeri

Avnede**Mejeri og Ostefabrik**

Avnede.

Tillitse**Andelsmejeri**

pr. Tillitse.

VesterborgBryggeri, Malteri og
Mineralvandsfabrik.

Nakskov. Tlf. Vesterborg 17

**Auto-Gummicentralen
og Vulkaniseringsanstalten.**

Rudolf Hansen.

Vejlegade 48 . Nakskov . Tlf. 1146

Dierres Farverier.

B. Bolbjerg . Nakskov . Telf. 907

Nakskov**Produktforretning**

Færgelandet.

Maglemer Savværk

Maribo.

Besøg FJELDSTED Holstebro - Tlf. 19
Grundlagt 1869

Herreafdeling, Trikotageafdeling, Skotøjsafd.

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 Ingeniøroffice-rerne 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 Skænderier 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 Morgen-toget 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
Godsekspeditor	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

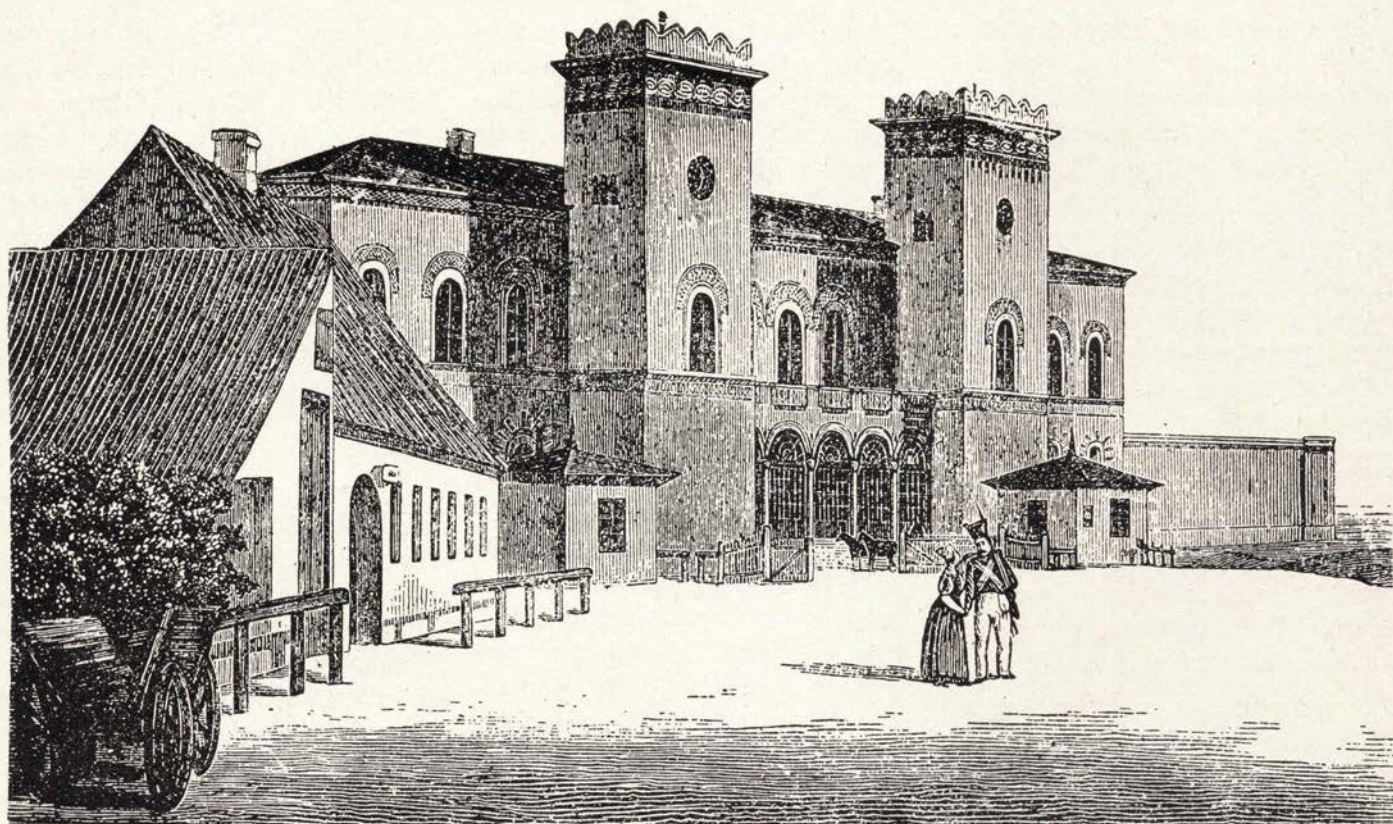
Skulde der bruges Ekstraassistance, maatte der ikke bruges over 55 Rdl. aarlig.

Fra »De sjællandske Jernbaners første Afdeling«, som Banen København-Roskilde benævnedes, blev der i Decbr. 1847 udsendt det første halvjaarlige 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 -
	<hr/>
	77.489 Rdl.
÷ Udgifter	57.834 -
	<hr/>
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 gaet 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.



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 træt af Selskabets evige Pengeforlegenhed, blev efterfulgt af Bogholder J. Müller. Desuden residerede der i Direktionen en Hovedbogholder, H. A. Looft, der senere blev Kassekontrolør 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 slesvigholstenske Oprør, og derefter Kriegen, 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.

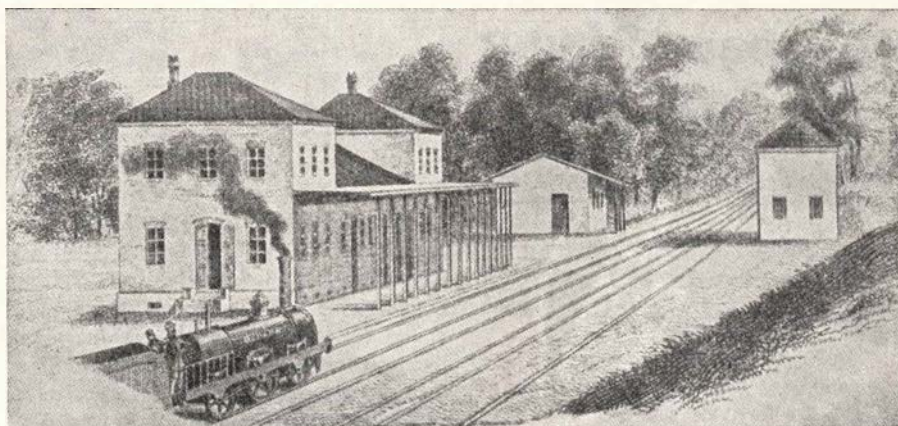
Da Udgifterne for Jernbanen atter var stigende, besluttede man at ophæve Moderationen for Tilbagereisen og samtidig forhøje Taksterne for Godsbefordringen, idet Direktionen dermed haabede paa en stigende Indtægt.

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

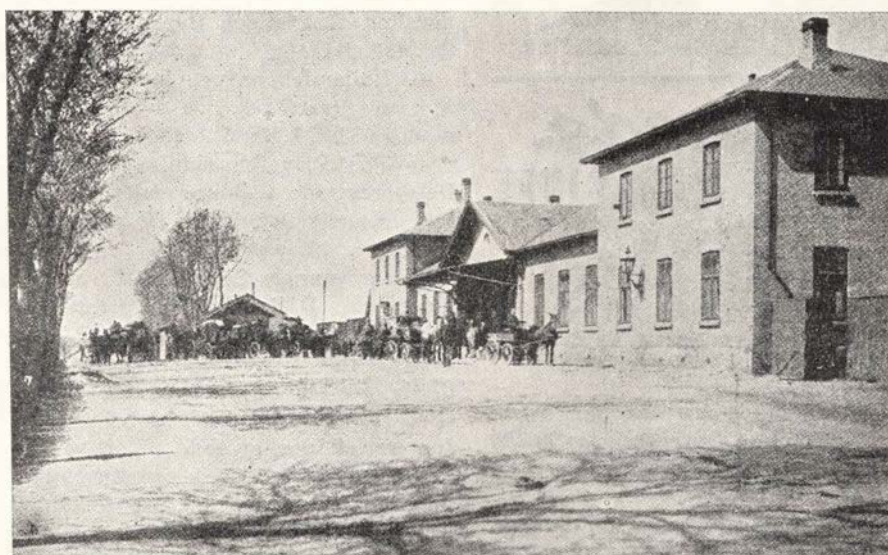
tilbage over Landet, at disse vil virke paa vort Foretagende med større Haab og Forventninger end tidligere, og man imødeser med Længsel Banens Forlængelse til Korsør.

Hverken Aaret 1851 eller 1852 bragte nogen **Op**gang for Banen, og da de i 1853 udbrød en alvorlig Kolera-Epidemi samt Dyrtdid, 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 slutter 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 Aktionærene 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-



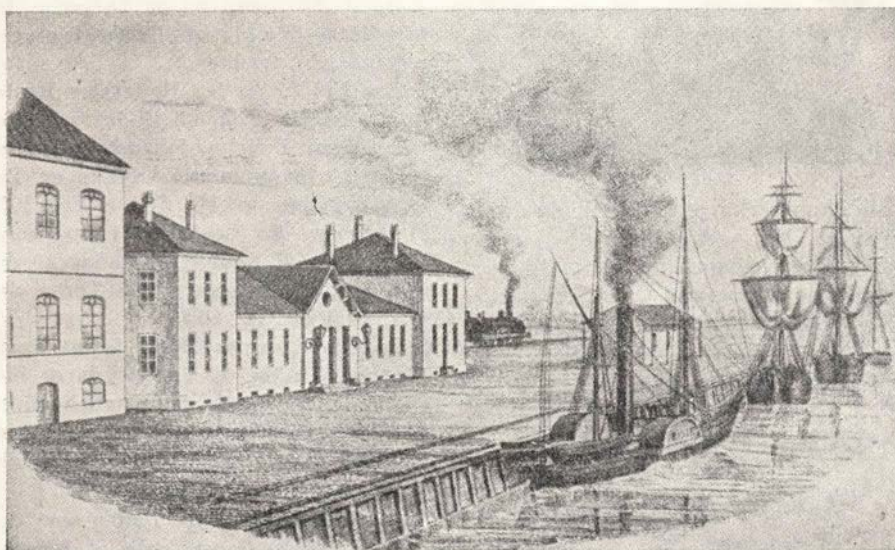
Sorø Station 1856



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



Jernbane-Bladet



Udkommer een Gang om Maanedn.

Abonnement 3 Kr. aarlig.

Redaktion og Ekspedition:

H. E. Rybro, (ansvarhavende)
Vigerslevvej 11, København, Valby

Telefon Valby 1806 u.

Giro-Konto 600 82

**MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER**



— Østsjællands Jb. har paa sidste Aars Regnskab et Overskud paa 93,380 Kr., hvilket er 80,000 Kr. mindre end i 1945.

— Statsbanerne har sat det første oliefyrede Lokomotiv ind i Trafiken. Det er et af de store ombyggede Eks-preslokomotiver af PR-Typen, der efter længere Tids eksperimenteren er blevet taget i Brug i den almindelige Hurtigtogsforbindelse mellem Kalundborg og København, og hidtil har den nye Fyringsmetode virket fuldt tilfredsstillende.

— Dansk Lokomotivmandsforening har paa sin Kongres i Aarhus valgt Lokomotivfører E. Greve Petersen som Formand i Stedet for Sophus Jensen, der havde ønsket at træde tilbage efter 18 Aars Formandsskab. Soph. Jensen udnævntes til Æresmedlem.

— En Stationsbestyrer paa Ebeltoft-Trustrupbanen er suspenderet, efter at Banens Revision har konstateret Bedragerier til Beløb paa ca. 11,000 Kr.

— Grenaa protesterer mod, at Aarhus-Grenaa-banen bliver lagt over Mundelstrup.

— DSB har Overskud. Paa Finanslovsforslaget 1946—47 var der kalku-

leret et Tilskud til DSB paa 50 Mill. Kr. Det viser sig nu paa Tillægsbevillingsloven, at man ikke alene har kunnet afholde alle Driftsudgifter, betale Forrentning og Afskrivning, dække ekstraordinært til Udgifter ved Isbrydning o. l., men at der endog er et Overskud paa ca. 2 Mill. Kr.

— Der vil nu ikke som tidligere blive forelagt Lovforslag om Statens Overtagelse af Slangerupbanen, idet Sagen er afgjort af Finansudvalget. Det sandsynligste er herefter, at Slangerupbanen bliver Statsbane fra 1. Oktober, og at Driften indtil videre overtages af DSB. Det er Hensigten, at noget af DSB's lete Motormateriel derefter skal afløse Banens forældede Materiel.

— Lollandsbanerne havde sidste Aar et Overskud paa 1.045.133 Kr. mod 1.013.377 Kr. i 1945.

— Paa Privatbanefunkt. Forbunds Delegeretmøde i Rønne udtalte Viceforretningsf. Bøtschiær, Dansk Jernbaneforb., bl. a.:

Det er gennem Sammenhold, vi skal hævde os. DJF arbejder for et Enhedsforbund, ligesom man har det i Sverige lige fra Rengøringskoner op til de øverste Ledere, og det samme er i nogen Grad Tilfældet i Norge. Jeg tror, Tiden er inde til, at vi her i Landet samler os i een Organisation, og jeg haaber paa en fordomsfri Drøftelse heraf til Gavn for alle Tjenestemænd.



— Mommarktoget paakørte og dræbte d. 18. Maj ved Vollerup St. en 59-aarig Kreaturhandler, der i Bil passerede en ubevogtet Overskæring.

— »Skandinavien-Expres« tørnede

DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN

Søndergade 11, Aarhus

Telefoner

Kontor 302 Sætterier 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger . Prislistor

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

Store Malerier Charlottenborgudst. m. fl.

Kr. 5.00 i Udbetaling, Kr. 10.00 pr. Md.

Lysekroner og Konsolure

A. ARNI . Østerbrogade 98

(Hj. af Carl Johansgade) . Øbro 8433

d. 30. Maj om Natten, da Toget var under Indkørsel paa Padborg St. syd-fra mod et tysk Loko, som holdt i Togvejen. Fire rejsende blev lettere kvæstede, og den materielle Skade var ogsaa betydelig.

— Den 7. Juni blev en 20-aarig Ekstraarb. i Kolonnen Vanløse St. paakørt og dræbt af et S-Tog. Der var blæst Advarsel i Horn, og Nielsen gik ogsaa et Skridt tilbage, men blev ramt af et Trinbræt.

— Toget fra Fredericia Kl. 6,20 afsporede d. 9. Juni i Nærheden af Pjedsted St. paa et Stykke, hvor man var ved at udskifte Skinner.

— Et Motorsærtog paa Nakskov-Rødbybanen paakørte om Natten d. 9. Juni en Flok Kvæg, som løb paa Banelinien i Nærheden af Hvidstensmark. Motorvognen afsporede og blev noget beskadiget.

— Utallige er de Uheld, som sker ved Vojenstogets Trafik gennem Haderslevs Gader. Et nyt alvorligt Uheld skete d. 10. Juni, da en 28-aarig Motoreyklist kørte mod Toget i et Gadekryds og dræbtes.

Paa Vej til og fra Haderslev Bystation passerer Toget 8 Gadekryds. Befolkningen i Byen forestalderne Dagen efter ovennævnte Ulykke en Demonstration, hvori deltog ca. 3000 Mennesker. En Lastbil blev parkeret paa tværs af Sporet, saaledes at det var umuligt at gennemføre Toget, der ank. til Byst. Kl. 16,11.

Der gaar nu en Mand foran Toget med en Klokke. 3 Gadekryds er blevet spærrede med Staaltraadshegn, og paa en enkelt Tur noteredes ikke mindre end 5 af Byens Borgere, som ikke standsede for Toget.

— Paa Odsherreds Banen var der d. 14. Juni to Gange anbragt Jern og Træ tværs over Sporet. Der skete in-

gen Skade som Følge af Sabotagen. Det viste sig at være tre 8—10 Aars Dreng, hvoraf den ene var en Ungar, som er paa Ferieophold, der var Synderne.



Borup St.

Stfst. Nielsen, Forlev, er forfremmet til Stfst. ved Borup St., hvor Stfst. A. J. Koefoed har søgt Afsked paa Grund af Alder (68 Aar).

Gislinge St.

Stationsbetjent H. V. Christoffer-

sen, Gislinge, er udnævnt til Stationsmester samme Sted.

Forlev St.

Overtrafikass. V. J. J. Christiansen, Haslev, er udnævnt til Stationsforst. ved Forlev St., hvor Stfst. Nielsen som ovenanført er flyttet til Borup St.

Dødsfald.

Flhv. Stationsforst. L. Renouard, Valby, 79 Aar.

Trafikeksp. H. P. Kristiansen, Thureby, 63 Aar

Flhv. Stationsforst. Jens Kjeldsen, Pandrup, 73 Aar.

KONTORLÆRLING.

Opvakt ung Mand med udpræget Ordenssans, fra pænt Hjem, dygtig til Regning, antages efter Ferien af mellemst. Firma Import-Eksport af Fyldepenne og Kontorart. Gode og frie Arbejdsforhold med interessant og alsidig Udd. i Salg, Reklame, Sprog etc. Realeksamen ikke paakrævet. Kontortid 8—16. A/S Aristo, Købmagergade 38. Kbh. K.

Falster-GARN

Pens. Stationsmst. V. Dippel, Springforbi, 82 Aar.

Pakhusmd. Laur. Glem, Kbhvn. Gb., 63 Aar.

Pens. Togfører Anders Andersen, Kbh., 69 Aar.

Lokfører Peter Kvist, Randers, 67 Aar.

Vi ønsker til Lykke med 100-Aars Jubilæet

Vejle Mælkekompagni ^{A/S}

Vejle.

Saxkøbing Savværk Brdr. Larsen

Saxkøbing

Telefon 4078

HOLSTEBRO BANK

Aktieselskab

Holger Jørgensen

Løsning — Lastning

Kalvebod Brygge . København C. 9394 . Palæ 1212

Arnold Hansen's Trikotagefabrik

Aktieselskab

Hammerum . Tlf. 27

Dansk Hjemmefodtøjs-Fabrik ^{A/S}

Goldenslippers.

Øselsgade 25 . København S. Central 8019

HERNING OG SKJERN SVINESLAGTERIER

Skotøjsfabriken GLORIA F.W. Jørgensen

Dame-Luksusfodtøj

Guldbergsgade 10 . København N. C. 3411

S A J Y K A

A. m. b. A.

HERNING

Chr. Bjørn Petersen ^{A/S}

Ingeniør- og Entreprenørfirma.

Poul Ankersgade 2

København K.

Central 4258-4242

Sparekassen for Næstved og Omegn

Telefon 377

Joseph Levin & Co. ^A|_S

Islands Brygge 35-37 ✧ København ✧ Telefon C. 2411

Københavns Frugtauktioner

Rømersgade 7 ✧ Telefon C. 12420-12426

EINAR WILLUMSEN ^A/_S

STUDIESTRÆDE 57 ✧ C. 267-3968

AUG. KJÆR-PETERSEN

Entreprenør . Ingeniør

Egebjergalle 13 . Hellerup . Tlf. Hellerup 4400

Ringsted & Semler

Grundlagt 1891.

KØBENHAVN K.