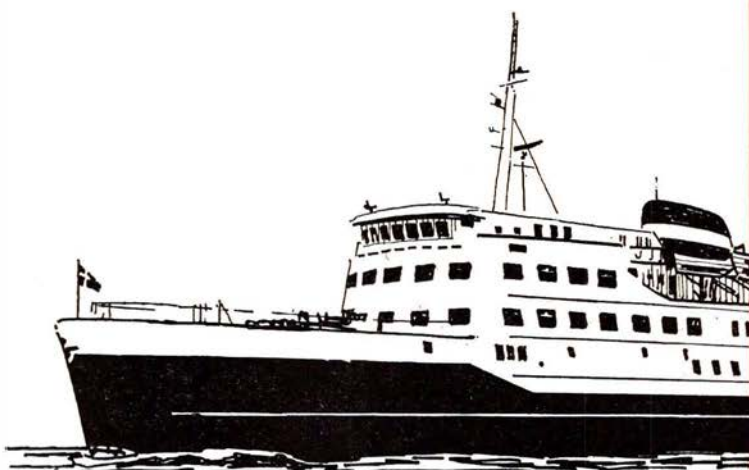


Jernbane-Bladet



PLASTLAMINAT



M/F Danmark har TILA plastlaminat ombord

MODERNE FARVETONESKALAER
MANGE SPECIAL-OVERFLADER
5 ÅRS FABRIKATIONSGARANTI



26. ÅRGANG

1

JANUAR 1969

Repræsentation: C. WRIGHT & CO.

Nørre Farimagsgade 69 . 1364 København K . (01) 15 11 45

Tidsskrift for Stats- og Privatbanepersonalet

ESSO Servicercenter

v/ „la Tour“ - Randersvej 139 - Århus
Telefon 16 31 01
Benzin - Olieskift - Vask - Smøring
samt stort udvalg i autoudstyr

Vi handler i . . .

STUDSGADES BAGERI

ved Svend Aage Sørensen
Studsgade 3 - Århus - Tlf. 12 10 95
1. kl.s lækkert brød og kager
Prøv vor fødselsdagskringle

Forkort rejsen med en lommeroman
fra . . .

Bruunsbro Kiosken

ved P. Pedersen
Bruunsbro 7 - Århus - Tlf. 12 13 22
Aut. tipsforhandler

Stedet for moderne hårpleje - så . . .

ULLA Salonen

ved Tove Christiansen
Silkeborgvej 144 - Århus - Tlf. 15 84 57
Alt i sidste nye frisurer samt hårtoppe

Vi handler i . . .

BOKA OST

ved Preben Jensen
Grønnegade 41 - Århus - Tlf. 13 56 74
Altid 1. kl.s vellagrede oste,
til konkurrencedygtige priser

Vi handler i . . .

» **EKKO** «

Vin- og Tobaksforretning

ved M. Christensen og G. Laursen
Tamperevej 1 - Århus - Tlf. 16 44 46
Stort udvalg i tobakker - cigarer - piber
Vine og spirituosa - Ekstrafin kaffe

MEJERIUDSALGET

v/ B. SKYTTE
Mejlgade 93 - Århus - Tlf. 13 53 21
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter samt lækkert
brød, kager, øl og sodavand

HJØRNE-KIOSKEN

v/ Poul Schmidt
Hj. Munkegade/Samsøgade - Århus
Aviser - uge- og månedsblade - tele-
grammer samt tobaksvarer og konfekture
Tlf. 13 00 75

Tal først med . . .

**Arbejder Spare- og Lånekassen
for Aarhus og Omegn**

7 kontorer i Århus-området

Spar moms - gå til

TONY's HERREMAGASIN

Fr. Allé 50 - Århus - Tlf. 13 00 45
Det store udv. i **benklæder - skjorter -
strikvarer** samt **lingeri** til far og søn.
NB! 10 pct. rabat til
jernbanens funktionærer

Tobaksforretningen

ved N. Wenstrup
Skovvejen 48 - Århus - Tlf. 13 22 13
Alt i tobak - vine - spirituosa
Stort udvalg i rygeartikler

Følg Gulf-strømmen til

GULF service

ved K. og E. Lillelund
Harald Jensens Plads - Århus
Tlf. 13 43 31

**benzin - olie - vask - smøring
autotilbehør**

1. kl.s autoreparationer udføres

Vi mødes i

E-B-M

og BUKSEKÆLDEREN

Østergade 1 - Århus - Tlf. 12 17 77

Give gaver - gå til . . .

GULDSMED FRANK HJORTH

Stadion Allé 30 - Århus - Tlf. 12 87 91
**Model- og reparationsarbejde udføres
efter ønske til rimelige priser**
Åbningstider: Man.-torsdag kl. 13-17.30
fredag kl. 13-20 og lørdag kl. 9-12

Vi handler i . . .

ALLÉ-KIOSKEN

ved Chr. Wulff
Frederiksalé 138 - Århus - Tlf. 12 72 25
Aviser, uge- og månedsblade samt
telegrammer og papirartikler

HARRIS BAGERI

ved Harris Thorsen
Vesterbrogade 22 - Århus - Tlf. 12 35 84
Det lækreste brød og kager
Spec.: prøv vor fødselsdagskringle
Åbent hverdage til kl. 21 - Åbent søndag



HAVANNA-MAGASINET

ved Astrup Christensen
Mejlgade 67 - Århus - Tlf. 12 59 69
Cigarer - Tobakker - Vine - Spirituosa
samt stort udvalg i rygeartikler

Vi handler i . . .

MEJERIUDSALGET

ved A. J. Nielsen
Jerichausgade 3 - Århus - Tlf. 13 47 24
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
samt øl og sodavand

Specialforretning i autoudstyr

» **BILEN** «

ved Ole Kirk
Jægergårdsgade 140 - Århus
Tlf. 12 51 13
Vi har et stort udvalg i racerudstyr som:
Dobb. karburatorer - omdrejningstællere
- ure - spejle - lyddæmpere m. m.

Den elegante frisure er fra
damefrisørsalonen »LILLY«

ved Anita Nielsen
Rudolf Wulffsgade 4 - Århus
Alt indenfor moderne hårpleje
Tlf. 14 36 62

Vi handler hos

købmand Børge Arendtsen

Strandvejen 30 A - Århus - Tlf. 12 47 40
SPIRITUOSA samt TOBAKSVARER
1. kl.s kolonial - konserves - vine

» **LADY** « KONFEKTURE

Jyllands Allé 10 - Århus - Tlf. 14 16 33
stort udvalg i KONFEKTURE samt
fine HJEMMELAVEDE CHOKOLADER
og STÆNGER
Spec.: Gaveæsker i alle prislag



JERNBANE-BLADET

Ekspedition:
Togfører V. Jonvald - Hvidovrevej 258
2650 Hvidovre
Telefon (01) 78 36 42

Redaktion:
H. E. Rybro (ansvarshavende)
Valby Langgade 223, 1. tv.
2500 Valby
Telefon (01) 30 87 71

Abonnement
16,50 kr. (inkl. moms) årlig
12 numre

Kan bestilles på girokonto 600 82
Jernbane-Bladet - 2650 Hvidovre

Medlem af
Dansk Fagpresseforening
og

International Tidsskriftsfederation

Bladet er tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

JANUAR 1969

Dette nummer indeholder:

Ved årsskiftet	5
Månedens emner	6
Kuriøs sporforbindelse	7
Brevkassen	8
Klageprotokollen	9
Ny CO I formand, Børge Aanæs	10
Erindres det	10
Nedlagte stationer: Løgumkloster	11
Sagt og skrevet	12
I få linier	12
Montafon Banen i Østrig	13
Et ferieminde	14
Fem privatbaners endeligt	15
Farvel til Randers-Hadsund Jernbane	16
Farvel til Ålborg-Hadsund Jernbane	19
Fra dagbogen	21
Privatbane nyt	23
Modeljernbane	23
Fotohobby	27
Fra klubberne	29
Personalia	29
Filateli nyt	29
Boghjørnet	30
Bagsiden	32

I næste nummer bl. a.:
Farvel til Ålborg-Hvalpsund Jernbane

Vil De se
resultater?

lad
trykluft
arbejde
for Dem

Atlas Copco

Atlas Copco A/S, Valhøjs Alle 160
København - Vanløse, Telf. (01) 70 55 11
Århus afdeling: Grenåvej 339, Risskov
Telf. (061) 7 63 44
Distriktskontor - Fyn: Hunderupvej 130
Odense, Telf. (09) 13 57 16

DA

Århus

Tandlæge
V. Nellemann Posch
Hvidkløvervej 12 – Århus
ved universitetet
Tlf. 16 23 14
Konsultation efter aftale

KØD, FLÆSK OG PÅLÆG
så...
SLAGTERFORRETNINGEN
Bissensgade 1 – Århus – Tlf. 12 80 20
1. kl.s kvaliteter
– til den rigtige pris

Vi handler i
MEJERIUDSALGET
ved Henning Sørensen
Marstrandsgade 3 – Århus – Tlf. 12 47 81
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
Brød - Øl - Sodavand

»**FAVORITEN**«
Nørregade 37 – Århus – Tlf. 12 74 25
God daglig madpakke
samt lækkert smørrebrød
Selskabssmørrebrød leveres på bestilling
Husk automaten om aftenen

Stedet for moderne hårpleje – så...
Salon »PETIT«
ved Tonny Schmith Nielsen
Aldersrovvej 46 – Århus – Tlf. 16 99 80
1. kl.s individuel behandling

Spar besværet – lad vaske hos...
PURITY VASK
Dalgas Avenue 17 – Århus – Tlf. 12 75 82
Våd vask – tør vask og rullevask
Vi henter og bringer gerne

Stedet for moderne hårpleje...
SALON »RITA«
v/ Lisa Poulsen
Odensegade 37 – Århus – Tlf. 12 86 04
Alt indenfor **sidste** nye frisurer

Skal De i byen og handle –
så lad vognen smøre imens hos
BP SERVICE
& **PARKERINGSANLÆG**
Nørreport 22 – Århus – Tlf. 12 36 12
Benzin – Olieskift – Vask – Smøring
samt alt i autoudstyr...



Servicestation

v. Karl O. Andersen

Østbanen - Århus - Tlf. 12 87 86
Benzin - olie - smøring
Autotilbehør - 1. kl. service

Vi handler i...
MEJERIUDSALGET
ved Sv. Bak Svendsen
Lundbyesgade 13 – Århus – Tlf. 12 83 36
1. kl.s mejeriprodukter
samt lækkert brød og kager

MØNTVASK – så...
VASKECENTRUM
Silkeborgvej 235 (ved Torvet) – Åbyhøj
Åbent 24 timer alle ugens 7 dage
De kan vaske, tørre, rulle og stryge

Vi handler i...
FARVEHANDELEN
Banegårds Plads 2 (over for Posthuset)
Århus – Tlf. 12 20 05
st. udv. i tapeter til billigste dagspriser
samt farver – lakker – pensler

TRØJBORG
Akvarie- og fugleforretning
Otto Rudsgade 46 – Århus – Tlf. 16 87 62
Alt i fiskestænger
liner og tilbehør
Friske sandorme hver dag

den elegante kjole eller dragt
er fra

Salon Majé
Samsøgade 79 – Århus – Tlf. 12 01 62
Stof kan skaffes efter stofprøver,
men vi syr gerne af Deres eget stof

CHARLOTTEHØJ KONFEKTURE
Hammershusvej 49 – Århus – Tlf. 16 43 49
Chokolade – Konfekturer
samt lækkert brød og kager
Best. på Rønbjerg flødeis modtages
Åbent kl. 11–20.30 . søndag kl. 7–15.30

JOHN DAMM'S AUTOLAKERING
Arresøvej 12 – Risskov – Tlf. 17 83 66
Privat 89 16 53
Reparation og ovlakering udføres
Tilbud og overslag gives uden forb.

Harlev

SPECIALFORRETNING
FOR HUSHOLDNINGSMASKINER
bedste service – hurtigste betjening
største pris på Deres brugte
den største kontantrabat
de bedste afbetalingsbetingelser
Brdr. Johansen
Vestervej 5 – Harlev – Tlf. (18 51 11) 378

Viby J.

Købmand Carlsen
Johs. Nørgaards eftf.
Holme Møllevej 18 – Viby J.
Tlf. 14 38 88
Alt i 1. kl.s kolonial . konserver
vine . spirituosa – Prøv vor fine kaffe

Brabrand

Stedet for moderne hårpleje...
SALON BETTINA
ved Birte Wulff
Louisevej 17 – Søvangen – Brabrand
Tlf. 26 17 03
Alt i sidste nye frisurer...

Brande

Vi kører til...
UNO-X servicestation
ved Poul Erik Tolstrup
Herningvej 47 – Brande – Tlf. 18 10 60
benzin – olie
samt stort udvalg i autoudstyr
Quick-service udføres

Gælder det legetøj, så...
BENTES LEGETØJ
Storegade 19 – Brande – Tlf. 18 03 27
det store udvalg i de førende mærker
i legetøj og hobbyartikler

Brillen er fra...
STENSGAARD
ure – briller – guld – sølv
Storegade 15 – Brande – Tlf. 18 08 76

*Gør Deres indkøb hos
vore annoncerer*

Ved årsskiftet

Januar causeri

NYTÅR 1969 er godt i gang uden at de, der leder vort samfund har taget sig sammen og har taget fat på 1968s mange uløste problemer. Disse var mange. Krig, ufred og talløse demonstrationer, hvorom der førtes megen diskussion og snak uden, at nogen evnede at løse disse problemer. Nogle dristige rumfartsbedrifter blev heldigt gennemført, men nogen umiddelbar nytte deraf er ikke til at se. Jernbanemæssigt fik vi på plussiden ibrugtaget den elektrificerede strækning Holte-Hillerød. Pengene dertil blev desværre taget fra Køgebugtbanen, der derved fik sin færdiggørelse udskudt i to år. Den negative side var meget stor, idet ikke mindre end seks privatbaner blev slettet på jernbanekortet.

BEGREBET TERROR som man hidtil regnede med kun hørte hjemme i ufredstider, er i det forløbne år blevet næsten dagligdags begivenheder. Hvorfor de, der udfører disse handlinger har valgt jernbanestationer og tog til deres udførelser, er ikke foreståeligt. I første række skyldes dette nok, at stationerne for manges vedkommende er ubetjente om aftenen. Ventesalene har her været udsatte for sådant hærværk, at ventesalene har måttet låses om aftenen til stor gene for det rejsende publikum, der heller ikke har ladet det mangle på protester mod lukningen. Det kan kun være med bange anelser, der ses hen til hvad der kan ventes at ske på S-stationerne, når kontrol og billetsalg er lukket i aftentimerne. Når terrorister huserer, kræver det

publikum, det går ud over, fast optræden fra politiets side, men når det samme publikum ser politiet tage fat på den måde de har ønsket, er de straks parat til at larme op om politibrutaliet. Politiet har altid været villigt til at komme, når stationerne bad om assistance overfor hærværk og terror. Hvad kan det nytte siger politiet, når det er ungdommelige elementer under 18 år, vi må ikke røre dem. Det ved de og benytter sig deraf. Vil man lovløshed til livs må politi og befolkning slå sammen i gensidig tillid.

ÅH, DE PENGE, ja de penge bliver i de kommende måneder atter et ømfindligt diskussionsemne. I overenskomstforhandlinger kommer man som regel overens om arbejdstid, ferie m. m., men når man har lønningsspørgsmålet tilbage, da først begynder kampen. Men hvad er det da også for en sælsom måde vi aflønner hinanden på? Det menneske, der har fået en lang og grundig uddannelse, skal straks derefter have meget mere i løn, end hr. middelmand, der har fået en ret tilfældig uddannelse, og det arbejde han kan opnå er som regel ikke særlig interessant. Nu er det imidlertid sådan, at det er de med den højere løn, der indtager de pladser, der bestemmer hvordan de kommende lønninger skal være. De

der har det største ansvar skal have den største løn, men hvem har så det største ansvar? De der har et stort ansvar som buschauffører, lokoførere, fjernstyringscentralledere o. m. a. har ikke ret meget at skulle have sagt, når der fastsættes lønninger. Desværre er det sådan, at de der har magt også har ret — på alles vegne.

EN SOCIALLÆGE i Jylland ved navn Per Skytte har fremsat udtalelser om at menneskene blev lykkeligere, hvis de fik lov at trække sig tilbage fra deres gerning gradvis. Han foreslår, at menneskene når de er i 50—55 års alderen aflastes, får færre arbejdsbyrder, således at arbejdet bliver mindre krævende indtil de i 65—67 års alderen går over i den egentlige pensionsalder. De undgår derved at blive kastet bort i det *ingenting* aldersgrænsen i dag indebærer. — Det kan lyde ret besnærende ved første tanke. Hvordan vil det være praktisk gennemførligt at aftrappe arbejdet fra 50 års alderen? Det er det samme som når jernbanelægen skriver en til lettere tjeneste, hvor findes det? Og så det med at blive kastet bort i det *ingenting* aldersgrænsen indebærer? Det er da vist kun ganske få pensionister, der betragter pensionistårene som *ingenting*. De fleste pensionister jeg træffer har alle så travlt og kan ikke få tiden til at slå til, så de forstår ikke, at de nogensinde har haft tid til at gå på arbejde! Se det er at være lykkelig!

-bro.

Restaurant »På fortovet«
og baren på Østerport station
anbefales
POUL GUDMANN

Månedens emner ...

DSB kontorpersonale krav

I Vingehjulet er hovedlinierne for de målsætninger, som DSBs strukturudvalg har udstykket for den fremtidige tilgang som kontorassistent, trafik-ekspedient og trafikassistent.

Der synes at være enighed om, at den nuværende deling af kontorpersonalet i disse tre kategorier ikke er tidssvarende, og der overvejs derfor en sammenlægning, så personalet til de pågældende arbejdsområder rekrutteres under ét og med fælles antagelsesbetingelser, blandt andet uden eksamenskrav, men eventuelt med dokumenterede færdigheder i visse fag, f.eks. sprog og maskinskrivning.

Den interne grunduddannelse vil i så fald blive ens og omfatte bl. a. elementære kontorfærdigheder, men der vil senere efter behov blive adgang til specialuddannelse i forskellige discipliner, f.eks. i sikkerhedstjeneste, i person-ekspedition eller i administrationstjeneste. Specialuddannelse i en eller flere arbejdsgrupper må da være en betingelse for adgang til visse arbejdsopgaver og avancementspladser.

Det er sandsynligt, at en sådan ordning må forudsætte, at der rekrutteres særskilt med krav om højere skoleuddannelse til videreuddannelse til de højeste ikke-tekniske administrative lederstillinger. Der er dog enighed om, at der så også må være mulighed for den særligt dygtige fra visse medarbejdergrupper inden for DSB for at komme i betragtning til denne videregående uddannelse. Ordningen vil naturligvis ligeledes forudsætte, at der etableres en overgangsordning, som sikrer passende avancementsmuligheder for det kontorpersonale, som er antaget under de nuværende antagelsesbetingelser.

Banegravsoverdækning i København

Efter årelangt tovrækkeri mellem DSB og Københavns kommune har man taget de første skridt til overdækning af banegravene i hovedstadens City.

Trafikminister Ove Guldberg og overborgmester Urban Hansen har skåret igennem statsbanernes og kommunens 12 år gamle strid om retten til de fremtidige arealer ved simpelt hen at gå i gang. Teknikerne har fået ordre til

først at sætte på det 6.500 kvadratmeter store hul, hvor Vesterport station ligger.

Man vil vide, hvor mange og hvor store piller, der skal til at bære et gigantbyggeri ovenpå. Hvordan skal pillerne placeres mellem perroner og jernbanespor? Teknikerne skal tage hensyn til Ballerup-Frederiksberg S-banens indmunding ved Vesterport station, og når togene skal køre hele vejen fra Hovedbanegården til Nørreport station under jorden, bliver der ekstra problemer med ventilation og belysning.

Statsbanerne vil gerne have en ekstra nedgang fra den side, som vender over mod Teknologisk Institut-Kampmannsgade, mens kommunen vil snitte Nørrevold-vejbanen ned over banegravene, således at den kan flettes ind i Farimagsgade.

Det er altsammen detaljer i et projekt, som har en sikker udgang: det bliver dyrt. Ingen tør endnu sige noget sikkert om overdækningens pris, men et sted mellem 10 og 20 millioner kroner kan det godt komme op på.

Da en del af det indvundne areal skal anvendes til vejreguleringer, bliver der højst 6.000 kvadratmeter til rådighed til byggeri. Tænker man sig disse kvadratmetre solgt til dagspris, vil mange bygherrer formentlig godt give 20 millioner kroner i omgivelser, hvor landets dyreste grundpriser er at finde.

Affaldsvognene til Gedser

Gennemsnitlig læses der hver uge på stationerne i 1. distrikt ca. 50 vogne med affald. For mange år siden blev de kørt til Tåstrup station, hvor hele sporarealet mod syd er lagt på opfyldning. Inden længe skal S-togene flyttes over på denne side.

I årene omkring 1910, endnu før man begyndte opfyldning her, var der gennem mange år store diskussioner om en jernbane Tåstrup-Jyllinge, der netop skulle have station på det lave terræn neden for Tåstrup station og føres under Vestbanen. Den blev som bekendt aldrig til noget.

De seneste 15—20 år er affaldsvogne kørt til Frederikssund, hvor affaldet blev fyldt ud i fjorden, og hvor der gennem årene er anlagt idrætsanlæg m. m. Det er nu slut med opfyldning i Frede-

rikssund og vognene køres til Gedser. Tidligere benyttede DSB eget personale til at forestå aflæsningen af disse fyldvogne, men nu, da arbejdskraften er blevet kostbar og belastende for budgettet, har man i stedet accorderet med en entreprenør med store maskiner, der forestår aflæsningen i et areal umiddelbart vest for sporene ud mod vestre strand.

En stor del af det areal, hvor der nu er kolonihaver, blev i sin tid fyldt op med grus, halm og gødning fra de mange kreaturvogne, der blev læst af i eksportstalden, før kvægeksperten til Vesttyskland gik ind i det dødvande, den nu befinder sig i.

Entreprenøren, der i sit daglige arbejde assisteres af en søn, anslår, at der i Gedser er fyldplads nok til de næste 20 år, og det passer lige med den tid, da han skal lægge op.

Container terminaler

DSBs containertrafik er stadig stigende, og en arbejdsgruppe nedsat af generaldirektoratet har nu afgivet rapport til internt brug i DSB om udviklingen, sådan som den formodes at ville forme sig på dette område i de kommende år, og om de krav, den stiller til banernes materiel. Der er på dette grundlag truffet beslutning om etablering af specielle containerterminaler i en række byer.

Anlægget bygges som første etape af en større containerterminal på Københavns Godsbanegård og er beregnet at ville koste ca. 4 mill. kr. Fuldt udbygget skulle denne terminal med fire kraner ekspedere omkring 300 containere om dagen.

Der vil desuden blive etableret containerterminaler i Odense, Århus og Ålborg og på et senere tidspunkt også i Fredericia og Herning — sidstnævnte sted når den af et større vejbyggeri nødvendiggjorte flytning af godspladsen bliver aktuel.

Statsbanerne råder desuden forskellige steder i landet over kraner, som vil kunne bruges til ekspedition af containere i mindre omfang. Det er bl. a. tilfældet i Glostrup, Næstved, Nykøbing F. og Slagelse. I havne, hvor behandling af containere måtte blive aktuel i forbindelse med skibstrafikken, regnes med mulighed for aftale om benyttelse af havnens kraner, således som det allerede praktiseres i Esbjerg.

Rangerplads udvidelser i Helsingør

På Helsingør station er påbegyndt en række omfattende anlægsarbejder på rangerterrænet, for at skaffe et nyt omløbsspor til færgeleje 1. De nye anlægsarbejder vil medføre afspærring af trafikken på strandvejen mellem Flynderborgvej og banegårdspladsen i omkring fire uger. Der vil dog stadig være til- og frakørsel til lejerne, som skiftevis tages ud af drift under arbejdet.

Den første del af projektet vil omfatte en udskiftning af gadesporene på banegårdspladsen, som er nedslidt efter mange års spidsbelastning.

DSB overfører daglig godt 300 vogne til Sverige. Det blev til 145.000 overførsler sidste år. Godstrafikken er stadig i stærk stigning til de nordiske lande.

I forbindelse med de nye gadespor skal der konstrueres nye afløbssko, som skal nedsætte risikoen for løbske vogne på gadenettet. DSB har i mange år døjet med dette problem.

Der skal dernæst udskiftes et diamantsporstykke på rangerterrænet, der har slidt sig op. Vitale dele i det sårbare skiftespor er bestilt i Luxembourg.

De to nye spor bliver ført fra arealet ved Gulf-tank til lejerne over en 500 m lang strækning. Sporene kommer til at ligge ud mod Strandvejen.

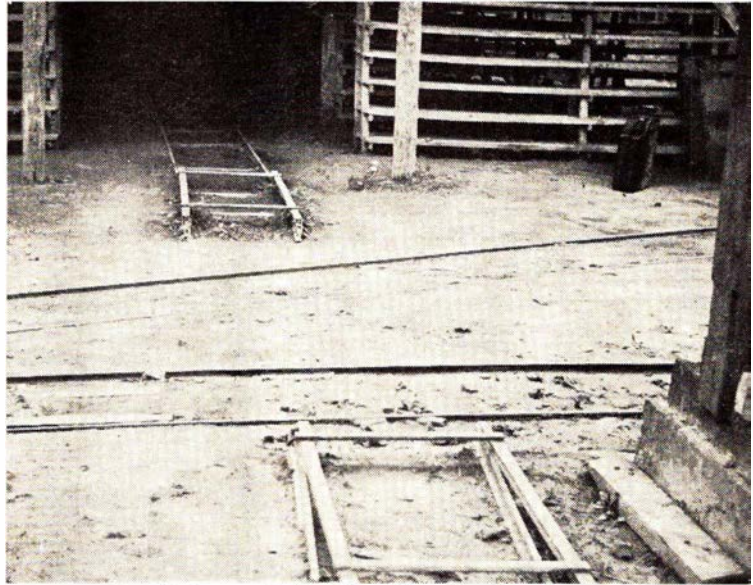
I 1969 eller 1970 skal endnu to spor føjes til over den gamle færgevej, der blev indvundet ved de store opdæmningsarbejder. Også disse spor får tilknytning til lejerne ved banegårdspladsen.

Finansudvalget har i år afsat hele beløbet på i alt 1.050.000 kroner, som arbejdet ventes at koste.

ATPs årsberetning

Arbejdsmarkedets Tillægspension rårder nu over 1.388 millioner kroner, fremgår det af beretningen om Tillægspensionsinstitutionens virksomhed i

Månedens foto



Kurios sporforbindelse. Foto: Tom Lauritsen.

Jernbane-Bladet har adskillige gange haft en lille rubrik med »mærkelige sporforbindelser«; til denne synes jeg vedlagte foto må kunne passe, i alt fald erindrer jeg ikke tidligere at have set en sådan form for skinnekrydsning. Som det fremgår af billedet består det ene spor af to sporstykker, der ved hængsel er forbundet med det faste spor efter samme princip som en oplukkelig bro. Når tog skal passere, vipper sporene hen over det spor, der skal krydses, de to sporstykker mødes og »broen er lukket«.

»Banen« har en sporvidde på 600 mm og findes på Grængegårds Teglværk i Grænge på Lolland. Desværre findes

nu kun spor på selve teglværket, men der har i tidligere tid gået spor ud på de nærliggende marker, bl. a. umiddelbart op til Lollandsbanens hegn parallelt med dennes spor. Af trækraft bruges i dag en lille benzinmekanisk traktor, bygget i Esbjerg, og vognene er almindelige tipvogne.

En lille sjov ting er aflæsningsmåden der anvendes. En stålwire trækker de fyldte tipvogne op ad en stejl rampe. Når vognene er tømt på rampetoppen, kører disse ned ad rampen og ind på et andet spor. Dette klares ved, at de fyldte vogne kører gennem et fjedrende skifte, som de »skærer op«. Simpelt, men effektivt.

regnskabsåret 1967—68. Så godt som hele beløbet er placeret i obligationer, nemlig 1.304 millioner kroner, mens kun 27,5 millioner kroner er placeret som lån hos arbejdsgiverne.

Foreløbig er tillægspensionsformuen

således placeret forholdsvis neutralt og arbejdsgiverne synes kun i et meget beskeden omfang at ville gøre brug af de lånemuligheder, der findes. Det hænger formentlig sammen med at det for

To oaser på Københavns Hovedbanegård



**Hovedbanegårdens
Restaurant**

KØBENHAVN

TLF. 14 12 32

F. L. Viltoft



Nyt fra hele verden

Journaler
Kulturfilm
Musikfilm
Farcer
Tegnefilm

— vi har cinemascope

11 35 40

Ferie- og udflugtssteder

Stedet, hvor rejsende mødes ...



Kystvejen – Århus – Tlf. (06) 12 23 00
Hyggelige, nymonterede værelser
til rimelige priser

Tag ud på ...

TRE SMÅ KINESERE

Kaj Munksvej 1 – Århus
Tlf. (06) 14 35 91

Orientalisk, fransk og jysk spiserestaurant
Selskaber modtages
Inger og Vagn Dahlstrøm

Lad udflugten gå til ...

Restaurant »Skovbakken«

Odder – Telefon (06) 54 06 18

... et 1. kl.s madsted

Vi dækker op indtil 200 kuverter
Elly og Erling Jensen

WINDSOR BAR

Gravene 25 – Viborg – Tlf. 1814

EN GOD KOP KAFFE

SAMT LÆKKERT SMØRREBRØD

CORNER Cafeteria

Kaserneboulevarden 35 – Århus

Veltillavede varme retter

samt lækkert smørrebrød og kaffe

til rimelige priser

TELEFON 12 42 45

Åbent fra kl. 7–23 . Søndag lukket

RIO Cafeteria

Nørregade 19 – Skive – Tlf. 1571

veltillavede varme retter

lækkert smørrebrød samt kaffe

Prøv vore grill-kyllinger og pommes-frites

Stedet, hvor man spiser godt –

og til rimelige priser ...

DEN SKÆVE KRO

E. Lyster Poulsen

Ebeltoft – Tlf. (06) 34 18 38

Vi dækker op indtil 45 kuverter

1. kl.s spisested –

til populære priser ...

Restaurant »MULEPOSEN«

Nørremarken (ved Rideskolen) – Vejle

– er ikke kun for ryttere –

Selskaber indtil 60 couv. modtages

Ny leder: K. P. Nørgaard – Tlf. 82 86 79

mange virksomheder foreløbig er yderst beskedne beløb, der kan lånes.

Tillægspensionsfonden er endnu præget af at være under udbygning. Således blev der i 1967–68 indbetalt bidrag på 350 millioner kroner, mens der i tillægspension kun blev udbetalt i alt 11,9 millioner kroner. Antallet af tillægspensionister er også ret beskedent, nemlig 22.436. Det vokser i øjeblikket med ca. 10–12.000 om året.

Teknisk Museum lukket i to måneder

Omkring 1. marts ventes Danmarks tekniske Museums nye udstillingsbygning på Ndr. Strandvej i Helsingør åbnet for publikum, oplyser museet.

I januar og februar er hele museet lukket for publikum, mens museums-genstande overflyttedes til den nye bygning og udstillinger indrettes.

Henved 200 tons museumsgenstande er dog allerede bragt på plads i den 2.600 kvadratmeter store udstillingshal, bl. a. dampmaskiner, forbrændingsmotorer, loko, sporvogne og flyvemaskiner, som dels er hentet fra museets righoldige lagre, dels udlånt fra Københavns Sporveje og fra DSB.

I de to måneder, museet er lukket, skal der overflyttes godt 2.000 mindre museumsgenstande.

Museets særudstilling af automobiler, motorcykler og andre trafikmidler har i de to måneder, den var åben, haft mere end 10.000 besøgende.

Tjenestemandskommissionen

I kommissionen er første og anden del af betænkningen gjort helt færdig til forelæggelse for Folketinget, mens alt aftalestof er pillet ud og henlagt til en tredje del. De to første afsnit om ansættelse og pension forelægges først for at lette arbejdspresset i tinget, men det er indlysende, at intet vedtages, uden at alle tre dele godkendes. Lovforslagene skal forelægges i indeværende samling inden sommerferien.

Spørgsmålet om de fremtidige tjenestemandslønninger afklares først efter nytår, men tjenestemandskommissionen har afgivet delbetænkning om pensionsløsningen. De nuværende tjenestemænd får den fulde folkepension og ATP suppleret op til deres nuværende pension, og nye tjenestemænd ansættes på folkepensionsbasis.

Brevkassen

Ved årsskiftet

Bladet takker på det hjerteligste for de mange hilsener og venlige udtalelser om bladets standard, som vi modtog ved årsskiftet. Særlig har det glædet den gamle redaktør, at så mange har givet udtryk for, at de i julenummeret savnede månedens causeri af -bro. Rart at erfare, hvad der interesserer læserne, og at det skrevne ikke blot betragtes som bladfyld. Tak.

Bladet er med dette nummer gået ind i sin 26. årgang med nyt forsideantræk.

Den 15. april er det 25 år siden Jernbane-Bladet udsendte sit første nummer, og bladets aprilnummer udsendes i den anledning som et udvidet jubilæumsnummer.

Jernbane-Bladet ønsker alle et godt nytår!

Red.

Rettelse til »Månedens foto« 12/1968

Desværre drejer det sig ikke, som skrevet i teksten til billedet, om det sjældne Malletloko, SFJ 30, men derimod om en af de fire Henschel-byggede loko, nr. 28, 29, 32 eller 33. Billedet er muligvis taget på Millinge st. med vogne fra den i artiklen »Minder fra SFB og ONFJ« omtalte grusgrav. Hvis årstallet 1914 er rigtigt, må det altså være loko 28 eller 29, der var bygget i 1910. Nr. 31 blev ganske rigtigt bygget af SFJ i Odense i 1914, men dette kendtes let fra de øvrige loko på, at både dome og sandkasse var flade.

Til slut skal så lige nævnes at nr. 33 ved DSBs overtagelse i 1949, ikke som de øvrige blot fik nummeret forhøjet med 100, men fik tildelt nr. 130. Årsagen, ja, den var den ganske simple, at man havde ét loko med nr. 133, nemlig en A-maskine, der netop blev indsat på sydfynske strækninger.

Og gamle nr. 33/Df 130 lever jo endnu hos OHJ, der sikkert i 1969 vil præsentere dette prægtige loko i fineste form.

Vi har noget at glæde os til ...

Sv. J.

Ved en afsked

Tavlemester K. Bojsen, Enghave omformerstation omformerstationernes personalechef, til pensionistens rolighed efter en — gennem ca. 44 år — im-

ponerende arbejdsindsats ved DSBs maskintjeneste.

Tvm. Bojsen var elektroingenør af uddannelse og kom via Århus og Belysningskontoret på Otto Bussesvej til den københavnske S-banes omformerstationer ved starten 1933.

Her var han med i den daglige ledelse under hele opvæksten, og under hans lange arbejdsdag opfyldt af en pligtfølelse og arbejdsglæde, der savner sidestykke.

De mangeartede daglige kontaktorga-ners, såvel personalets som tekniske og menneskelige problemer, fandt hos ham sin løsning, men altid baseret på fornøden hensyntagen til DSBs interesser og økonomi.

Nu er den lange dag på Otto Bussesvej 8 overstået, og vi, der gennem år samarbejdede med ham og respekterede hans jævnte beskedenhed, kipper nu med flaget.

Må det gode helbred stadig love godt for herr og fru Bojsen i tiden fremover, og vi, der kører videre med DSB, vil bevare mindet om en retskaffen, dygtig og hjælpsom personalechef i taknemlighed.

V. Harris.

Klageprotokollen

Angående privatbane-vandaler

I Jernbane-Bladet nr. 11/1968 læser jeg om en mand, der udtaler sig om DBJs sidste ture. Den sidste uges tid af DBJs levetid tilbragte jeg derovre som entusiast og fik selvfølgelig den sidste tur med toget.

Jeg kan godt forstå, at manden fra en af jernbaneklubberne vil være anonym, da det er helt misvisende, hvad han udtaler. Det er rigtigt, at der blev taget meget fra den sidste tur med toget. Det var ikke jernbaneentusiastene der tog, men derimod øens egen befolkning, der gerne ville have et souvenir med hjem til minde om banen. Som en lokal mand sagde til mig:

»Disse tog kommer aldrig ud at køre igen på en anden bane, så hvorfor ikke tage det, man kan, inden de skal op-hugges. Der var dog to langhårede mænd fra Lolland, der tog en del, men så vidt jeg ved, er de ikke jernbane-entusiaster, og hvad de vil, med det de tog, gad jeg nok vide.

»Manden« udtaler, at da det sidste tog nåede frem til Rønne H, kunne man se mange fremmede, øjensynligt unge jernbaneklubfolk, gå til båden med lange pakker i avispapir, givetvis skilte og lignende fra stationer og tog. Hvordan kunne det lade sig gøre, når båden sejler kl. 23.00 og vi kom ind til Rønne H ca. kl. 1.30 som særtog?

Jeg kan endvidere meddele, at vi var kun en halv snes jernbaneentusiaster fra hovedlandet derovre. Efter at det sidste tog var kommet ind, og jeg havde overværet, at toget blev kørt i remise, gik jeg hjem til mit værelse. På vejen dertil lå der på gaden spredt alt muligt lige fra bagagenet til klapborde.

De ting jeg fik, fik jeg foræret, bl. a. også den berømte kasket. Den fik jeg af den motorfører, der kørte det sidste ordinære tog fra Rønne til Neksø, nemlig Keld Vilhelmsen, Neksø. Næste morgen tog jeg sammen med andre entusiaster med flyveren hjem, og der var i hvert fald ingen af os, der havde taget noget.

Også jeg syntes, det var trist at se, som alt blev ødelagt, og jeg har heller aldrig været med til noget lignende.

Sven Gade, Ebeltoft.

Tomme 1. kl. vogne i El-tog

Som daglig S-togspassager på turen fra Nørreport til Gentofte har jeg konstateret, at 1. klassen til Hillerød har været aldeles tom for passagerer.

Hvis DSB ikke selv vil standse denne uhyrlige tomkørsel for skatteydernes penge, må trafikministeren gribe ind.

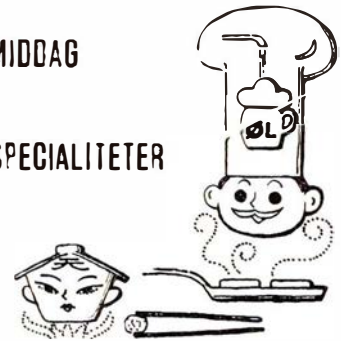
Poul Rasmussen, Gentofte.

Ferie- og udflugtssteder

**GOD
MAD**

MIDDAG

SPECIALITETER



BRUNSGADES
Cafeteria

Århus

Åbent kl. 7-22 . Søndag kl. 11-20

Hotellet i skønne
og rolige omgivelser...

HOTEL TRE EGE

Brabrand - Tlf. Århus (06) 26 10 00

Man spiser godt på...

RESA Cafeteria

Østergade 33 - Hjørring
Tlf. 1961

Missionshotellet ANSGAR

Prinsensgade 14-16 . Ålborg
Telefon (08) 13 37 33
God mad - gode værelser

Spis på...

KFUMs CAFETERIA

Gothersgade 30 - Fredericia
Tlf. 92 04 66

God daglig middag
samt lækkert smørrebrød og kaffe

Lad turen gå til...

SKOVBY KRO

Skovby pr. Galten - Tlf. (18 44 11) 425

... et 1. kl.s madsted
Hver søndag den store kolde buffet



**Banegårdsrestaurationen
LYNGBY**

O. H. Pheiffer

**Hurtigruten
Aarhus-Kalundborg
Restauranterne**

Ferie- og udflugtssteder

PENSION KILDEGAARD

Tisvildeleje

– stedet hvor man kommer igen

Hos Jytte og Erik Steffensen

Tlf. (03) 307 Tisvilde 153

Spis på ...

CAFETTE

Østergade 28 – Silkeborg – Tlf. 82 20 49

FRISKLAVET SMØRREBRØD

DAGENS MIDDAG

eller en lækker GRILL-KYLLING

samt en god kop KOLBEKAFTE

Spis på ...

LANDMANDSHOTELLET og CAFETERIA

Adelgade – Skanderborg – Tlf. 52 00 77

Hurtig betjening – Fin parkering

Vi dækker op indtil 40 couv.

Juridiske konsulenter

HELGE KNUB

Landsretssagfører

Søndergade 10-12 – Århus C

Tlf. (06) 13 01 00

Advokat

Per Bendtsen

Stationsvej 4 – 7500 Holstebro

Telefon (07) 42 48 11

I DSB KINO

erhverver man viden på fornøjelig vis
til en rimelig pris

Frederikshavn

»HJEMMEPRYD«

ved A. og S. Nielsen

Danmarksgade 34 – Frederikshavn

Tlf. 42 10 59

Alt i monter og udføres –
Forhandling af Rosenstands broderier

I anledning af ...

Ny CO I formand



Børge Aanæs

Vi der har kendt Børge Aanæs gennem snart mange år, kender ham som den helt ideelle foreningsleder, der med sit stille og altid rolige væsen er den fødte organisationsmand. Altid er han virkelig inde i de sager han fremlægger, hvilket gør, at alle straks forstår, hvad det drejer sig om, og derfor ikke giver anledning til lange diskussioner om sagerne.

»Særheder« har han ingen af — og havde han haft dem, var han næppe blevet valgt til formand for Centralorganisation I, og dermed taget springet helt til tops i dansk fagbevægelse. Der er nemlig ikke plads til mange særheder, når man skal stå som fællesnævner for alle de mange synspunkter, som 30 organisationer repræsenterer.

Især i de sidste år er det gået hurtigt for Børge Aanæs. Det er kun få år siden, han første gang blev præsenteret for offentligheden — og da lagde næppe mange mærke til det. Denne ubemærkethed er det sket med — enten han vil det eller ej. Alene den omstændighed, at han skal varetage interesserne for godt 40.000 medlemmer, vil bringe ham frem i rampelyset. Der bliver også nok at lave. Medlemmerne i Co I er bundgruppen inden for statsfunktionærerne. Det vil være synd at sige, at de rangerer blandt samfundets højst betalte tjenere. Men den egenskab, der

til syvende og sidst vil betyde mest for organisationen, er hans uhyre flid. Han helmer ikke, før han er trængt til bunds i tingene — og det kan give ham mere end rigeligt at lave i den kommende tid.

Erindres det ...

For 50 år siden ... januar 1919

Da aftentoget til Herning d. 7 kørte ud fra Brande st., satte stormen pludselig en række tomme godsvogne i bevægelse og førte dem ud i hovedsporet mod toget. Fem godsvogne blev afsporet, og togets K-maskine blev så beskadiget, at den måtte udskiftes.

Arbejdet med udførelsen af dobbeltsporet Vejle-Daugård er overdraget firmaet Fibiger & Willefrance for 560.000 kroner.

Dansk Lokomotivmandsforbund (Privatbanerne) har bevilliget 15.000 kr. til de strejkende svenske lokomotivmænd. — De 11.000 kr. betales af statsbanernes lokopersonale og de 4.000 kr. af privatbanernes.

Der er planer fremme om at forlænge Odsherredsbanen til Rørvig. Banens direktion og repræsentantskab går stærkt ind for tanken.

For 25 år siden ... januar 1944

Den noble og fine vært på gedserfærgen »Danmark«, restauratør Ludvig Frederiksen er pludselig afgået ved døden den 2. Det var en oplevelse at møde ham, enten man kom ombord i Gedser eller Warnemünde. — Fra gæst til gæst gik han rundt og trykkede i hånden og bød velkommen. Det gjaldt både danske og udlændinge (før krigen). Disse gyngende madsale var hans liv i sommersol og vinterstorm. Han elskede det gamle Europa — det gamle rejseliv.

Manglen på autodæk indskrænker påny statsbanernes rutebilkørsel, til gengæld lidt udvidet toggang på visse sidebaner.

Nedlagte stationer



Løgumkloster station 1898-1927

21. september 1898 åbnedes strækningen Bredebro-Løgumkloster og blev den 3. oktober 1927 forlænget til Rødekro. Kortvarig blev denne sidste æra, idet hele strækningen blev nedlagt 15. maj 1936. Til venstre på billedet ses remisen og bag stationsbygningen ses stationen for amtsbanen til Åbenrå, nedlagt den 1. april 1926. Personalet på

Løgumkloster station bestod af stationsforstander og to ekstraarbejdere. I driftsåret 1934-35 solgtes der 7.826 billetter, ekspederedes i alt 662 t stykgodt og 2.926 t vognladningsgods. Den samlede indtægt beløb sig til 55.000 kr. Ved banens ophør var der på hverdage fire togpar i tiden kl. 5.49 til 20.50.

18.

På Guddumholm st. blev en rejsende den 6. knust under Hadsund-toget, der netop havde sat sig i gang ud af stationen, da den rejsende sprang på toget og mistede fodfæstet.

Bombeattentat mod henstående godsvogn på Gentofte st. den 8. En godsvogn blev ødelagt og andre vogne beskadiget, men samtlige ruder i stationsbygningen og i kvarteret der omkring blev knust. Toggangen var af den årsag indstillet tre timer og mange tusind rejsende blev sinket.

Statsbanerne vil have S-bane fra Jægersborg til Rungsted, men vil til gengæld have Nærumbanen nedlagt, hvilket Lyngby-Tårnbæk kommune ikke kan gå med til.

Fhv. distriktschef Eir er den 20. død. Afdøde var ansat i DSB fra 1879 til 1932. Han var meget afholdt blandt jernbanepersonalet.

S-tog afsporet på Hellerup st. den 27. efter påkørsel af en generatorkærre, der var gået i stå midt i sporet.

Sønderborg

Stedet for moderne hårpleje
BIRTES DAMESALON
 ved Birthe Michelsen
 Alsgade 25 - Sønderborg - Tlf. 2 21 84
 Alt indenfor sidste nye frisurer

»ACACIA«
 ved J. Reinemer
 Jernbanegade 16 - Sønderborg
 Tlf. 2 19 85
 Blomster - Buketter - Dekorationer
 Kranse
 Medlem af Interflora

SUNDGADES BAGERI
 Knud Bjerring
 Sundgade 2 - Sønderborg - Tlf. 2 40 58
 Alt i 1. kl.s lækkert brød og kager
 Bestilling på fødselsdagskringle modtages

Tønder

Vi kører til
SHELL Service
 ved Johann Rasmussen
 Sønderport - Tønder - Tlf. 2 16 36
 Benzin - olie - vask - smøring -
 1. kl.s autoreparationer udføres
 på alle vogntyper

SKRÆDDERFIRMA

A. Rasmussen

ÅRHUS 76
 ALT I HERRE- OG
 DAMESKRÆDERI
 MÅLKONFEKTION I FINESTE UDFØRELSE
 PROVINSENS STØRSTE UNIFORMSKRÆDERI
 Konto oprettes gerne

Storebæltsoverfartens Restaurationer
 og
Restaurant »Halsskov-Perlen«
 Werner Schwartzlose
 Færggården: Telf. Korsør (03) 57 06 19
 efter kl. 17: 57 10 35
 Halsskov-Perlen: Telf. Korsør (03) 57 10 35

»De Danske Østersøfærger«
DSB
 Restaurationer
GEDSER RØDBY FÆRGE
DSB Restauration »Færgetroen«,
 Rødby Færge

Sagt og skrevet

500.000 lastbiler flere . . .

— Jeg er nogenlunde sikker på, at en væsentlig del af statens merindtægt stammer fra personbiler. Det er ikke overraskende, for man har altid betragtet personbilen som en luksus, mens al anden transport på vejene var erhvervsopgaver. Her er det, at jeg spørger: Skal det fortsat være rigtigt, når den altovervejende del af befolkningen i dag er afhængig af automobilkørsel mellem hjem og arbejde og i deres daglige arbejde. Jeg vil slette det skel, der er mellem disse former for transport og betragte dem alle som nødvendige.

I dag er det sådan, at det for vognmænd og erhvervsvirksomheder kan betale sig at øge godstransporten på vejene både i antal biler og i vægt. Men vil folk tage konsekvenserne af en sådan politik.

Jeg kan f. eks. fortælle, at hvis man bygger en Storebæltsbro og gør den afgiftsfri, vil det betyde 500.000 lastbiler mere end ellers fra det nordlige og nordvestlige Jylland ad hovedvej A1 mod København. Og så spørger jeg, om vognmænd og privatbilister rigtig har set konsekvenserne heraf.

Hvordan tror privatbilisterne det bliver på vejene med en uhammet vækst af lastbiler på op til 40 tons. Det bliver ikke nemt for personbiler at komme den vej, og for dem kan en afgiftsfri bro komme til at betyde, at de må tage over med færger andre steder.

Og tror vognmændene, at vi i tilfælde af en afgiftsfri bro vil få en udvikling, der er anderledes end vi har set den i England, Frankrig og Tyskland. I Tyskland kan man ikke længere være på vejnettet, selv om det er det fineste i Europa. Regeringen har været nødt til at lægge en afgift pr. ton/km på lastbiltransporten og har været nødt til at begrænse såvel kørselsafstande som kørselstid.

Ove Guldberg
trafikminister

Trafikelev-uddannelsen

— Efter en psykoteknisk prøve kommer man på jernbaneskolen. Det fik jeg ikke meget ud af, da jeg ikke rigtig vidste, hvad det hele drejede sig om. Dog giver skolen et ganske godt overblik over, hvad der skal læres.

— De 13 uger, inden man går op til medhjælpereksamen, er derimod hår-

de. Man har en hulens stak bøger, og meget skal kunnes udenad, som den lille tabel i underskolen. Undervisningsformen er fuldstændig som i den »sorte skole«. Man bliver ikke aktiviseret, og det virker sløvende.

— Der er en halv snes læsefag, så hvis jeg ikke havde siddet til langt ud på aftenen og læst lektier, kunne jeg ikke klare det. Det er ikke underligt, at jeg blev træt af at læse.

Trafikassistent-uddannelsen er meget teoretisk. Når den unge er i praktik, arbejder han aldrig selvstændigt. Eleven bliver hele tiden overvåget af uddannet personel.

Man starter på en syv ugers forskole, og efter knap tre år gennemgår man et kursus på 13 uger, inden medhjælpereksamen. I mellem er der prøver og eksamination.

— Får man brug for al den visdom senere?

— Omkring 10 procent af det, man lærer, er unødvendigt. For eksempel skal man sætte sig ind i skinnernes konstruktion, noget der ikke har praktisk betydning. Alt terperiet kan derimod ikke undgås. Hele sikkerhedsregulativet skal kunnes på fingrene. Man kan heller ikke undvære at kende stationerne, og de private banestrækninger. Det ville være besværligt, hvis jeg skulle hen og slå op, hver gang noget gods skulle sendes eller en billet sælges.

— Praktikken foregår først på en landstation, derefter på en større station, og efter medhjælpereksamen skal man gøre tjeneste to år, før man kan gå op til den sidste eksamen og blive trafikassistent. Man kommer til at arbejde i sikkerhedstjenesten, teletjenesten og ekspeditionstjenesten.

— Under den praktiske uddannelse bliver eleven hele tiden eksamineret af stationsforstanderen eller nogle af de andre overordnede. Der skal sendes karakterer ind til skolen. Jeg følte mig ikke som min egen herre. Under disse overhøringer var jeg smadder sur, men uden denne kontrol havde jeg ikke læst. En trafikassistent skal arbejde ved Statsbanerne i ni år, før vedkommende kan blive overtrafikassistent. Først da kan han blive forfremmet til trafikkontrollør, overtrafikkontrollør, godsspeditor, stationsforstander og flere højere stillinger.

— Er Statsbanerne et samfund med classeskel?

— Det er ikke mit indtryk. Man kan ikke tale om classeskel. Det er klart, at de, der er dygtige, får de højeste stillinger.

Er det ikke kun tiden, der er afgørende for forfremmelse?

— Kundskaberne er i høj grad afgørende for ens forfremmelse. Når man er blevet overtrafikassistent, følger man ikke længere trit med de andre. Én, der er højt på strå, véd også noget.

Verner Hejbøl
trafikass., Skive

I få linier

Finanslovsforslaget 1969/70 regner med et driftstilskud til DSB på 156 mill. kroner, hvilket er 90 mill. mere end på indeværende års finanslov.

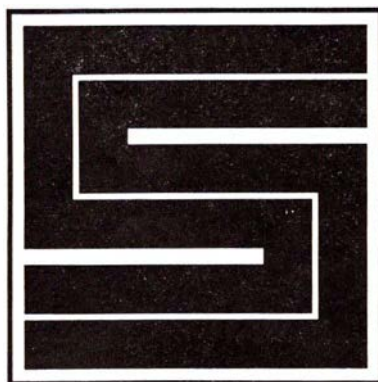
På et møde i Ålborg udtalte fh. finansminister Henry Grünbaum, at det

13

Sig ja til
lønkonto
i den moderne
sparekasse

Sparekassen
Sjælland

135 SPAREKASSEKONTORER PÅ SJÆLLAND



er pristolssvindler, når regeringen ikke vil forhøje DSB-taksterne, men lader statskassen dække banernes under-skud.

Fra Assens station er anlagt et side-spor ud til cellulosefabrikken. Sporet har kostet en halv mill. kr., hvilket er godt og vel halvdelen af, hvad det kostede at anlægge Tommerup-Assens-banen i 1884. I 1968 betalte cellulosefabrikken 1,3 mill. kr. i fragt til DSB. Nye industrier vil kunne tilsluttes det nye sidespor. Assensbanen synes således at være sikret foreløbig som gods-bane, men befolkningen ser gerne, at der blev sat lynetter til personbefor-dring på strækningen.

I dagene 2.—4. maj 1969 holder jern-baneorkestrene landsorkesterstævne i Helsingør.

DALSØGAS har åbnet nye afdelinger i Vanløse og Hedehusene.

Modelbanetoget på Holstebro station har i 1968 indkørt 3.400 kr.

I løbet af februar leverer NOHAB det sidste af de første bestilte 10 Mz loko.

DSBs stor olielager i Madsby Enge ved Fredericia er ved at være færdig-bygget. For ikke at skæmme terrænet, er de to tanke bygget i jorden.

Arbejdet på en ny underføring for Skovlunde Torvevej ved Skovlunde station er nu udbudt i licitation. Når broen er færdig vil der kunne lægges dobbeltspor mellem Herlev og Skov-lunde.

På grund af dårlig belægning, er den private færgerute Ballen-Samsø lukket i årets første tre måneder.

Tingsted station, der blev nedlagt 1963 har fået stationsnavnet Tingsted overmalet til: Til salg! DSB forlanger 50.000 kr. for stationen, men ingen vil købe den. *Vogt jer* — skulle en virksomhed ønske at købe stationen — så regn ikke med sidespor, ikke engang dersom man selv vil betale det!

mig, at det for kort tid siden havde været i brug ved en filmpoptagelse. Til-lige har banen fem almindelige person-vogne, derimod har man ikke egne godsvogne.

Banen har sit hovedkvarter i Schruns, der er endestation. Desuden har banen to landstationer og fem trinbræt-stop-pesteder samt sidespor tre forskellige steder, således at forstå, at et sidespor består af flere spor. To drejede ind mellem bjergene, men ved en cement-fabrik, hvor jeg havde et godt overblik over terrænet, bemærkede jeg fire spor, og et nyt var under arbejde.

Landstationen Tschagguns ligger fak-tisk i udkanten af byen Schruns, kun 1 km fra endestationen, den deltager således ikke i togekspeditionen, men har billetsalg og godsekspedition.

Den anden landstation, St. Anton (ikke at forveksle med St. Anton am Arlberg), ligger i en afstand af hen-holdsvis 6 og 7 km fra endestationer-ne, har ikke godsekspedition, men bil-letsalg og togekspedition. Landstatio-

Montafon Banen i Østrig

Tekst og foto: H. Hansen, Bonderup

Rejser man fra Bodensøen, nærmere betegnet Bregentz, i retning mod Inns-bruck, er man når 60 km er tilbagelagt nået til Bludenz. Her skifter man til Montafonbanen. Banens korrekte navn er ellers Montafoner Bahn AG, altså et aktieselskab. Navnet skyldes at banens virksomhedsområde er Montafondalen, et imponerende bjerglandskab af ene-stående skønhed (ca. 1.500 m).

Banen, der er 13 km lang, blev åbnet 1905 som den første elektrisk drevet normalsporet bane i det daværende Østrig-Ungarn. Banens eget kraftværk er dog ikke mere i drift, i stedet får man nu strøm fra to forskellige offentlige kraftværker. Som følge heraf er de elektriske loko og motorvogne konstrueret således, at de kan køre på så-

vel veksel- som jævnstrøm, under kør-selen skifter man på et bestemt sted på linien om fra den ene til den anden strømart.

De to kraftværker er dog ikke i stand til helt at levere al den strøm, der på grund af den store trafik skal bruges, hvorfor der de senere år også er an-skaftet dieseltrækkraft.

Foruden to elektriske loko og to elek-triske motorvogne, har man nu også et dieselloko og tre dieselmotorvogne, banen synes således at være særdeles godt kørende. En motorvogn, der var beregnet til 64 siddepladser og 36 stå-pladser, som man også regner med der, var særdeles elegant. Et damploko har man da også, men det bruges dog kun ved særlige lejligheder. Man fortalte

Jernbanekioskerne

betjener Dem gerne med

Tobak - cigarer - cigaretter

Film og kuglepenne

Dag- og ugeblade

Rejselekture

Venlig hilsen

Bladhandler-Forbundet
i Danmark

Alt i tandteknik

Reparationer . Omstillinger og underføringer

Martinus Schmidt

Mariendalsvej 12c - FA. 880

damm's
radio

ALBERTSLUND

64 70 88

Service: 64 79 52



Schruns station

banens åbning er befordret 5 mill. tons gods og 23 mill. rejsende.

Persontrafikken har haft en så stor fremgang, at der de sidste 15 år tilsammen er befordret lige så mange som i banens første 46 år tilsammen.

For at gardere mig mod at forlade stedet med en forkert opfattelse undlod jeg alligevel ikke forsigtigt at nævne de fra mit hjemland velkendte strofer — baneunderskud — banelukning, men den venlige østrigske togfører svarede smilende — Nein, Nein, Nein.

Den, der interesserer sig for jernbaner finder her en bane, der efter min mening er interessant og glædelig at stifte bekendtskab med, og turistmæssigt set synes jeg, at stedet absolut er et besøg værd.

nerne har ikke fast bestyrer, men betjenes af udsendt personale fra Schruns. Jeg bemærkede, at den vagthavende i St. Anton ikke bar rød kasket, som kendetegn for den fungerende, og fik som forklaring, at stationsbestyreren var »Zugabfertiger« ikke »Betriebsleiter«, hvilket vil sige togekspederende uden at være egentlig fungerende.

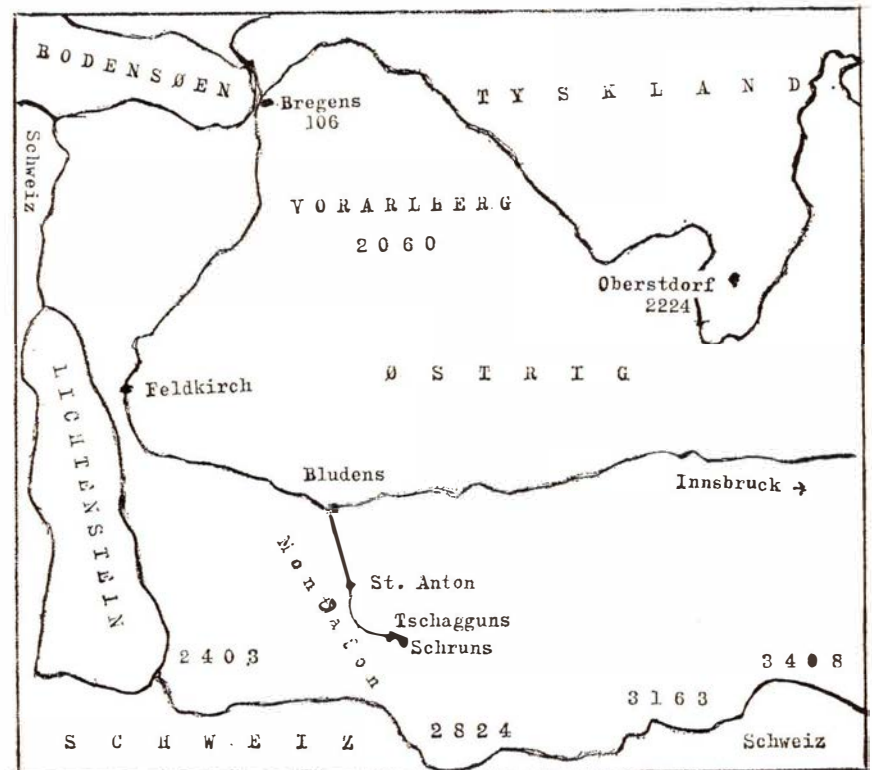
Alt dirigeredes således fra Schruns, hvor man har stationsforstander, fire assistenter og en portør.

Foruden andet personale haves af kørende personale otte togførere og et lignende antal loko- og motorførere. I Bludenz udføres privatbanens arbejde af ÖBB.

Personalets uniformering var, såvidt jeg kunne se, den samme som ved ÖBB. På min forespørgsel erklærede man, at dette var fuldstændig rigtig, og angav som forklaring, at det skyldtes, at banen faktisk var underlagt ÖBB.

Der køres daglig 16 persontog i hver retning, og ved Schruns station bemærkede jeg sent på eftermiddagen 6—7 rutebiler, der havde forbindelse med togene. I visse perioder, såvel sommer som vinter, har man gennemgående personvogne helt oppe fra det nordlige Tyskland. Den udgår fra Kiel, hvorfra man kan rejse kl. 19.42 og være i Schruns næste dag kl. 15.10, og fra Schruns afgår gennemgående personvogn kl. 14.47 med ankomst til Kiel næste dag kl. 10.47.

Desuden køres almindeligvis fire godstog i hver retning, og man fortalte mig, at en daglig befordring af 30 godsvogne var meget almindelig. Siden



Skitse med Montafon strækningen

Et ferieminde

Sjældent ser man solen skinne,
dagen er så kort og grå,
kolde klamme vintervinde
over Nordens lande gå.
I mit sind en længsel vågner,
og jeg ønsker, at jeg lå
hist i Mentons palmehaver
og betragted' havet blå.

Palmekyst ved Middelhav

skønne minder du mig gav
og din vin i fulde bægre
farvet som rubin og rav.

Blide nat ved lune strand,
månestriben ind mod land
som sølv på Middelhavets vand.
glimtende i bølger små

L. H. Dybdahl.

Fem privatbaners endeligt



ETJ materiel på »parade« på Ebeltoft st. — M4 + M2 + C1 + E1 + M6 + C2 + M3 + M5 inden afrejse til henholdsvis Kolding, Strømmen og Mariager. — Foto: Sven Gade.

SIC TRANSIT

Efter fem baners forårslukning rydtes der nu op i efterladenskaberne. Efteråret 1968 har budt på en del i den retning. Uden at nævne alt kronologisk, følgende spredte glimt fra oprydningens overdrev.

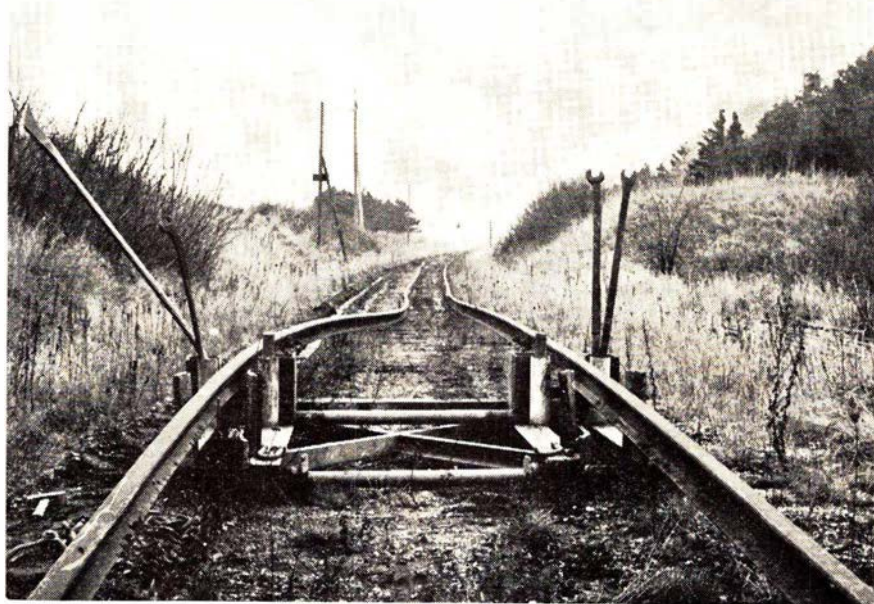
HBS

har i oktober til Vrads udkørt det materiel, som den nu lovhjemlede veteranbane skal disponere over. Til op-hugningsfirmaet H. I. Hansen i Odense er der den 16. november som særtog sendt en Sm og to SP. Den 23. november — ligeledes som særtog og til samme adressat — afsendt et stort tog bestående af dieselloko DL 202, damploko L 205, personvogn C 226, E-vogn 433 samt seks IB, to QB, otte Q, to P, fem PB, sneplov 296 samt en tender, i alt 29 køretøjer, hvoraf dog en del har tilhørt HOJ. Endnu medio december er sporoptagningen ikke påbegyndt.

SKRJ

sender kuriøst nok sit materiel til Horsens, hvor Horsens Produkt Co.s private sidespor, Sønderbro, er destination. Det drejede sig her (i november) om et tog bestående af tre SM og to SP

(nr. 81—83, resp. 91—92). Denne transport fulgtes den 26. november af endnu et tog — maks. 25 km/t. — fremført af MH og bestående af — oprangeret i den anførte orden — tre godsvogne med ledning, en ECO som bremse, fire godsvogne, damploko nr. 8 og motorvogn nr. 3. Trods bange anelser fra togledelsens side, måtte dette optog konstateres godt i havn. Ej heller her er sporoptagning i gang.



»Slædekørsel« på Ebeltoftbanen

TKVJ

har pr. lastbiler og vejgående traktor optaget det meste af sporet mellem Troldhede og Grindsted. Umiddelbart syd for Grindsted påbegyndtes omkring den 20. november optagning af spor på normal måde, nemlig pr. banemateriel. ETJ M 2 samt to undervogne ribbet for hele overbygningen var den 23. november nået til Fugdal trinbræt. ETJ M 4, der også var beregnet til heromhandlede arbejde, står endnu i Kolding. Bladoplysninger om indsættelse i januar 1969 af »skinneæderen« fra FFJ har ikke kunnet verificeres.

Et »blandet« tog bestående af de to Frichs dieselloko tilhængt en SP kørte den 13. september til Varde Privatbaner, hvor det ene loko for længst er taget i brug.

ETJ

kørte dels det under TKVJ nævnte materiel til Kolding den 21. september, dels samme dag M 3, M 6 og C 2 til op-hugningsfirmaet C. Løgstrup i Strømmen, og C 1, E 1 til Fårup (Mariager). En uge forud — den 15. september — blev der kørt en SM til Mariager og en SM og en SP til Løgstrup, Strømmen.

Sporret fik lov til at ligge til begyndelsen af november, men så gik det også støt fremefter. Vibæk passeredes 11. november og Ny Balle 7. december. Principperne, ja, de var nye, idet der også her var en slags baneæder i brug, dog med en langsommere fordøjelse end navnebroderen.



Indkørsel til TKVJ Sdr. Felding station. Foto: Olaf Skov.

Princippet er stort set det, at skinnerne ved hjælp af en slæde, der glider på svellerne, men under skinnerne, rykker disse sidste løs fra svellerne, uden hverken at skille samlinger eller andet. Der levnes altså to skinnebånd,

der snor sig à la to slanger bagud. De tiloversblevne skruer og spiger samles manuelt og lægges i den fremstrakte hånd, der består af grabben på den larvefodstraktor, der leverer de nødvendige kræfter.

FFJ

— Sæbybanen — har vi tidligere hørt en del om, men der har været afholdt endnu et udsalg, og det tilmed fra en yderst vellevende bane, nemlig

SB

Til Fårup (Mariager) er her sendt B 11 og C 32. Til Frederikshavn (DJK) er sendt M 1 samt en vogn med reserve-dele. Hurra for den reddede M 1!

Endelig er til ophugning på havnen i Frederikshavn sendt følgende materiel: C 31, tre lukkede godsvogne, litra I, seks do, litra Q, og fem åbne, litra P. Til Jerup, ligeledes til stedlig ophugning et damploko, en motorvogn samt en personvogn.

En epoke i dansk privatbanehistorie er ved at være udrundet. Atter en epoke. — Og det er ikke den sidste.

18.



Farvel til Randers-Hadsund Jernbane

9. oktober 1883 — 31. marts 1969

På det nedlagte Rævsbæk teglværk syd for Hadsund. Et mærkeligt sted at stå rent banemæssigt, siger De.

Javel, det må erkendes, men på den anden side er der dog svage banemæssige relationer i valget af netop dette sted. Dels dette, at et tunge- og hjerteløst sporskifte i RHJ viste vej ind mod teglværket, et tidligere tilsluttet privat sidespor på RHJ — nu helt tilgroet, men dog med intakte skinner. Dels også dette, at Rævsbæk teglværk — tilgroet og forfaldent — rummer noget af det mindste af miniskinneprofil. Noget med 4–5 kg pr. m? Sporvidden er 600 mm, og tipvognene fulde af ler med meterhøj vegetation i.

Et teglværk faldet for udviklingen, for stordriften, for strukturrationaliseringen, jo finere betegnelser, jo bedre dækker det måske? Dækker over noget, som måske er svært at forklare med



Dampvognen 1883–1897

enkle ord. Lettere er det nok at sige med enkle ord, at RHJ – at bl. a. RHJ – indstiller driften pr. 31. marts 1969.

Og så kan det jo være så revnende ligeegyldigt, om lukningen skyldes ind under struktur eller ikke-struktur. Ikke alene stedet, men også nabolaget er spormæssigt interessant, kort mod nord Sønder Hadsund med den gamle endestation for RHJ, jft. senere, med datidige remiser, let genkendelige, med, lidt længere mod nord, den miksede bro, der vel i sig selv er den egentlige drivfjeder, hvad lukningen angår.

Broen, der bærer såvel skinnegående som ikke-skinnegående trafik, dog kun én ting ad gangen, er nær sin livsaften og skal erstattes af en mere moderne, og så kniber det med at få råd til også at lægge skinner.

Åmølle trinbræt

Også Åmølle ligger nær. På den anden side af amtsvejen ligger det nedlagte kalkværk, hvor der endnu findes en del sporrester, sporvidden her 500 mm samt nogle endnu anvendelige vogndrejeskiver. Det var endvidere her

– ved Åmølle trinbræt – det skitseprojekterede sidespor til Dansk Salt skulle gå fra. Først mod nord, svingende nordvest–vest, passerende derefter Dania og endende ved Dansk Salt. Det endte altså før det blev etableret, det blev til vognbjørntransport til/fra Hobro i stedet, men det kunne måske have været medvirkende til at holde RHJ i live nogle år.

Det grønnes mellem sporene her ved Åmølle, det gør det i øvrigt i en del af holdestedernes spor, det er ligesom resistensen mod det at RHJ anvendte sprøjttemiddel er mere udpræget, end det man møder på andre baner.

Historien

Vi bør starte med den – historien altså. I korte træk i hvert fald.

Den 25. maj 1881 udstedtes den lov, der hjemlede koncessionsudstedelse til RHJ. Allerede 16. september 1881 udstedtes denne koncession gældende til 1961, og Scandia (Rowan) påbegyndte straks anlægsarbejderne.

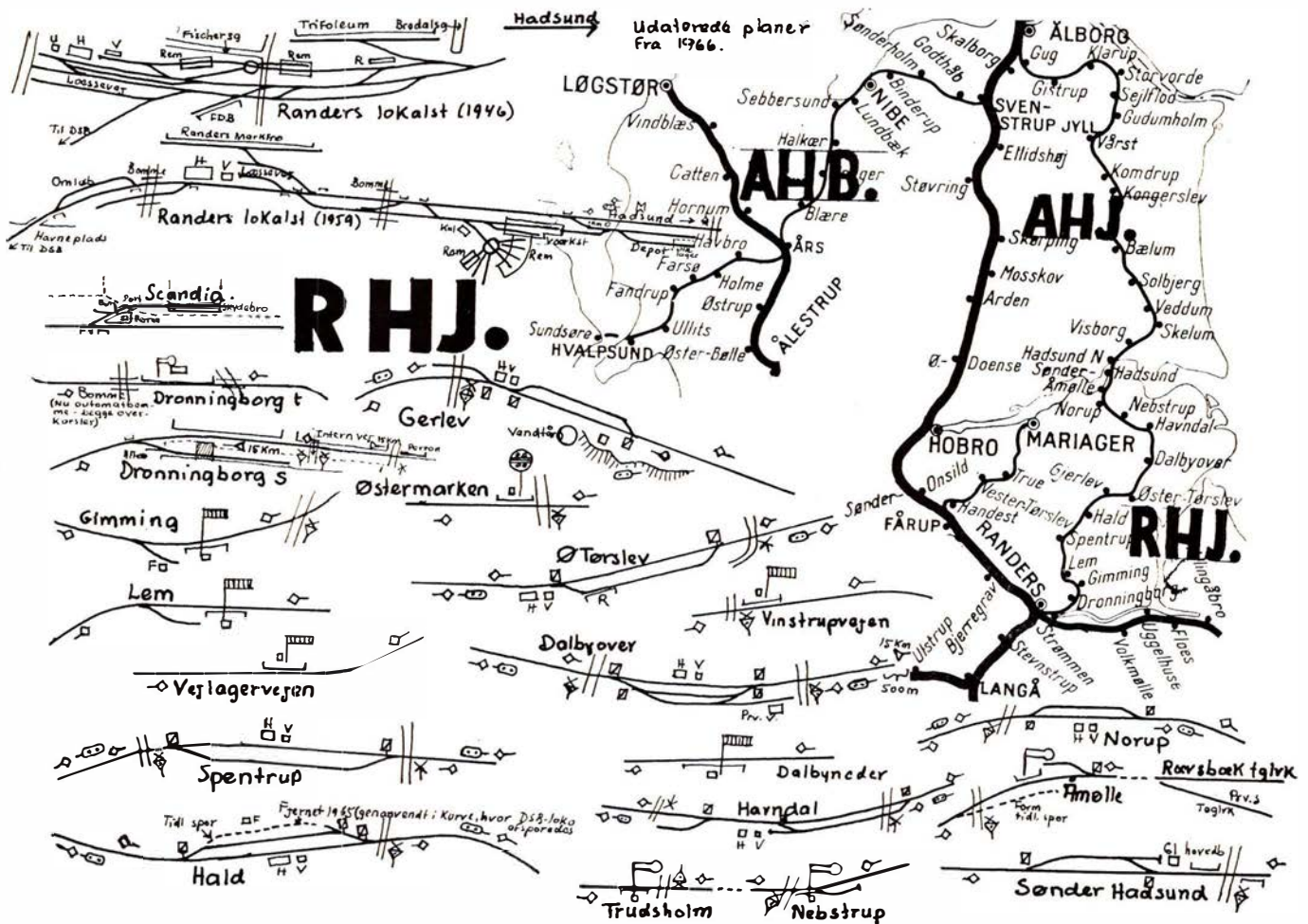
Åbningen fandt sted den 9. oktober 1883. Forud var – som vanligt – gået diskussioner bl.a. om linieføring, og i

1875 var der tanker om en bane Ålborg-Hadsund-Randers, herunder også bro ved Hadsund, men planerne konkretiseredes altså alene i den sydlige delstrækning. Ingeniør Rowan tilbød 1880 at bygge denne strækning for 1,4 mill. kr., alt inklusive. Heraf ville den herre selv indskyde de 720.000 kr. samt drive banen i 10 år mod at erholde 60% af bruttoindtægten. Anlægget bød bl. a. på det særsyn, at der anvendtes langsveller og hult skinneprofil.

Der var også det særsyn, at der blandt materiellet – tre loko, to personvogne, fem rejsegodsvogne og 20 godsvogne – var to dampvogne (to af de nævnte tre loko). Allerede fra den officielle åbning bortforpagtedes banen til Localeisenbahnen-Betriebs-Gesellschaft, Hamburg.

De første år kørte dampvognene et kilometerantal varierende fra ca. 65% af det samlede kilometerantal og nedefter. Dette varede til omkring 1. april 1897, hvor vognene toges ud og byggedes om til almindelige personvogne.

1. oktober 1923 overdroges banen, der først blev købt af staten samme dag – til A/S RHJ og samtidig påbegyndtes



Stræknings- og stationsplaner for Randers-Hadsund og Ålborg-Hadsund

en hårdt tiltrængt ombygning af sporet (1924–25).

Vognmateriellet

Udover det, der allerede er nævnt, kan kortelig opremses følgende:

1. februar 1919 er kun godsvogne tilgængelige, alle à 10 t bæreevne. 10 lukkede F, nr. 11–20, heraf havde nr. 19–20 dog påmalet last 7,5 t, idet de vejede 6,7 t mod de øvrige 6,1 t, og sporet kunne ikke bære store vægte! 15 lavsidede åbne P, nr. 6–20.

1. april 1925 alt uændret.

Pr. 1. juli 1927: ÷ P 13, + F 21 og + H 10 (tara 6,8, men uden forbud).

Pr. 1. juli 1929: + P 4–5.

Pr. 1. juli 1931: 11 F, nr. 11–21, en H 10, 20 åbne lavsidede P, nr. 2, 4–12, 14–20, tre højsidede K, nr. 1–3. Alle last 10 t, undtagen de tre K, der kunne laste 15 t. Endvidere er nu kommet til M 1–2, hver med 78 pladser + 32 ståpladser, tara 33 t, fra Scandia 1927.

Kortelig bør her også nævnes de særprægede lokalvogne, som ingen andre baner ville kendes ved, på grund af deres unormale profil. Brede (for brede) var de, buet tag og uden gavldør. Derfor nødvendigvis kun anvendelige i lokaltrafik. Måske står stadig en af vognkasserne ved remiserne i Randers.

Som en art idéassociation følgende:

Tog 1212, togart B, Randers afgang kl. 15.11 over Silkeborg-Brande til Esbjerg (ank. 22.51) den 19. maj 1934, fremført af D-maskine. Toget medførte, og det er baseret på autentiske notater, fra Brande en CSS, en E samt 37 godsvogne, og af disse 37 godsvogne var ikke færre end de otte privatbanevogne, nemlig en hvid AHJ, en hvid FFJ, to AHTJ (den ene hvid), tre SB og en hvid RHJ. Idéassociationen ligger deri, at RHJ-vognen var læsset med kød fra Hadsund til Esbjerg havn, og i at disse vogne sås flere gange ugentlig på denne strækning.

Trækraften

Begyndt på den materielle del – om end det er meget summarisk – så også lidt om de forskellige arter af trækraft.

Damploko A 1–2 dampvogne, Scandia/Nydquist.

Nr. 3 bygget 1883, Borsig, C^T
ophugget 1926

Nr. 4 bygget 1882, Hartmann, B^T
ophugget 1940

Nr. 2 bygget 1898, Hartmann, B^T
ophugget 1926

Nr. 1 bygget 1882, Hohenzoll B2^T
ophugget 1935 (= P 123)

Nr. 5 bygget 1886, Stettin, 1B–T2

ophugget 1931 (GJ 10 = DSB S 352)

Nr. 2 bygget 1926, Henchel, 1C^T
ophugget 1966

Nr. 3 bygget 1930, Henchel, 1C^T
ophugget 1963

Nr. 1 bygget 1913, Henchel, 1B^T
ophugget 1951 (HH 13 – RHJ 1936)

Nr. 6 bygget 1913, Henchel, 1C^T
ophugget 1954 (HLA 3 – RHJ 1946)

Motor

M 1–2 nævnt foran, oprindelig med Kiel 150 hk benzinmotor.

M 3, Triangel 1928, tidl. DSB ME-vogn til RHJ 1939, udrangeret 1953.

M 3, Scandia 1926, tidl. SNB M 1, 1949 = DSB MBF 481, RHJ 1959.

M 4, Triangel 1930, tidl. KS M 2, til RHJ 1943, udrangeret 1952.

DL 41, Frichs 1953, 375 hk, dieselelektrisk.

Endvidere Frichs traktor, 1949, 60 hk, dieselelektrisk.

Sluttelig skal så føjes ind OMB MD = RHJ M 4 og MFVJ M 4 = RHJ DL 42.

Skal vi nævne skinnebusserne også, trods nogen usikkerhed for så vidt an-

går de seneste år, så har der i banens eje været: SM 51–55 og SP 61–62. Heraf er nr. 53 tidl. RØHJ nr. 2, nr. 54 tidl. LB nr. 1 og nr. 55 tidl. HTJ nr. 18.

Der samkøres i stort omfang med AHJ, hvorved der bydes de rejsende direkte forbindelse – uden togskifte – udover Hadsund. Dette kan medføre, og gør det, at RHJ-materiel optræder i Thisted, men til gengæld, om man så må sige, kører efterår 1968 nyovertaget HP MS 30 i originalt antræk på RHJ. Et orange provoislæt i alt det røde!

Køreplan og statistik

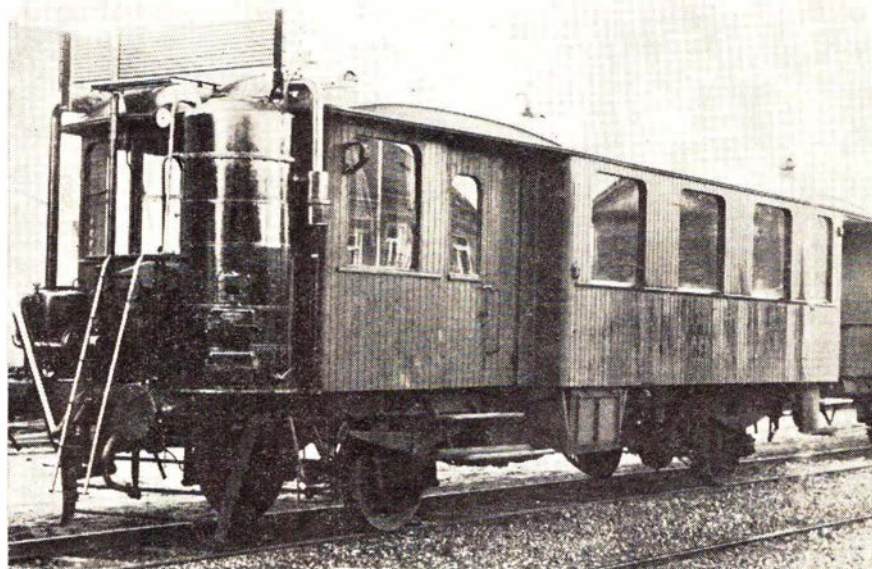
Om køreplanen blot disse ganske få oplysninger:

1. oktober 1912. Randers privatbanestation–Hadsund Syd 40,7 km. Fire togpar i tiden 5.40–21.20, køretid 1³/₄–3 timer. Tre krydsninger i Hald. 15. maj 1938. Otte togpar Randers privatbanestation–Hadsund Nord. Nu 41,8 km og i tiden 6.00–23.00. Køretid 70–90 minutter. Tre af togparrene førte såvel 1. som fællesklasse.

Om statistikken, der jo kan anvendes på uendelig mange måder, er neden-

År	Togkm	Motor Damp Skbus-% ca.	Antal rejs.	Antal t gods	Aksl. pr. tog
1965	415.000	25/ 0/75	254.800	32.500	5,6
1955	306.400	0/ 1/99*)	229.800	31.100	7,3
1945	126.000	55/ 45/	239.700	82.300	11,6
1935	235.000	33/ 67/	129.500	25.300	7,2
1925	113.800	0/100/	136.000	25.100	15,5
1915	149.000		183.100	33.900	15,85
1907	121.800		126.300	29.400	15,2
1899	87.200		85.500	17.100	11,33

*) 99% = såvel motor som skinnebus



RHJ M 3 med generator

stående eksempler hentet, og de skulle være så reelvante, at de kunne tale direkte til læseren.

Diverse

Det blev altså broen, der væltede banen, broens levetid der bestemte banens do. Underligt nok, for så vidt som der vil gå både år og dag forinden denne bro påbegyndes, endsiges står færdig. Det blev disse urovækkende tanker, der også bremsede indsættelse af Y-tog på RHJ.

Det er som om banerne lever i dølgsmål, som om blot en enkelt offentlig officios tilkendegivelse af mistillid omgående medfører, at alle pludselig nærer mistillid, hvilket igen manifesterer sig i panikagtigt frafald. Banen dør. Ved er RHJ kun delvis et skoleeksempel herpå, idet banegårdsforholdene i Hadsund ville blive en kolossal dødvægt at slæbe på. Kolossal fordi det, der nu deles mellem AHJ og RHJ fra 1. april 1969 alene ville påhvile sidstnævnte bane. At lade samme bane ende i Hadsund Syd endnu engang ville næppe være en brugbar løsning, snarere en nødløsning, der ville give banen endnu mere åndenød.

Broens historie er i korthed følgende: Længde 260 meter. I 1884 anslået at ville koste 166.000 kr. 1899 var prisen

450.000 kr., og så i 1900 startede byggeriet, åbnet 1904.

1924 skete en restaurering omfattende hovedreparation samt udvidelse af gennemsejlingsåbningen. Disse ting kostede da 300.000 kr. Broen er i øvrigt statsejet, mens vedligeholdelse stort set betales af privatbanerne (AHJ har gentagne gange ytret utilfredshed med at skulle betale ca. en trediedel af det samlede beløb) og amtet.

Om RHJ i øvrigt disse spredte oplysninger. Togenes gennemførsel direkte til/fra Hadsund er nævnt foran, skæringsdato var 23. maj 1928. 20. maj 1951 var også en skæringsdato, idet togene fra denne dato gennemførtes til/fra Randers statsbanestation. Den nye lokalstation var dog først klar til ibrugtagning den 15. december 1952. Den hidtidige lokalstation blev for den sum 300.000 kr. solgt til fragtmandscentral, og bygningen er nedrevet i efteråret 1968.

Scandia og Dronningborg sidesporet skulle vel have en reel mulighed for at overleve i lighed med f.eks. NFJ til Haustrups fabrik (et tidligere indgået lejemål pr. 1970 synes pludselig måske at kunne vælte dette sidstnævnte spor). Om Dronningborg-forbindelsen forhandles efterår 1968.

Dronningborg, der til nedlæggelsen havde to trinbrætter, hvoraf det gamle,

en perron umiddelbart nord for sidesporet, dog i mange år har været ude af brug.

August 1919 var RHJ så småt kørende, at der i fuld alvor taltes om en LVJ-løsning som »- løsning i yderste nødsfald«. Det var det lille overskud i 1918-19 (6.765 kr.), der blev sat i relation til personalets store lønkrav. Da højere takster synes urealistiske, herskede der pessimisme.

Naturkræfternes hærgen har på denne bane opnået et dobbelt klimaks. Dels har den ofte og i særlig stort omfang været sneramt, dels har højvande i Randers fjord mange gange givet togenes kørsel over havnepladsen præget af pramdrift på Gudenåen. Oversvømmelserne har også historisk generet banen, idet mange arkivmaterialer er blevet vandskadede på den tidligere lokalstation i Randers. Vandet kunne overstige skrivebordshøjde!

Skinnebusserne kom her som så mange andre steder i 1947, og allerede i 1948 kørtes fire daglige dobbeltture til/fra Ålborg.

Dette er for så vidt alt for lidt og alt for spredt om den interessante RHJ, men vi skal videre – flere banelukninger forestår desværre – så vi kan næste gang mødes i Hadsund Nord, denne gang med destination Ålborg.

18.

Farvel til Aalborg-Hadsund Jernbane

2. december 1900 – 31. marts 1969

Pindstrup Mosebrug

Med nogen sort samvittighed starter vi på »stationspladsen« ved Pindstrup Mosebrugs sidespor syd for Kongerslev – med sort samvittighed fordi mødestedet var aftalt som Hadsund Nord.

Når så samvittigheden er dysset hen, vågner objektiviteten og aktiviteten. Da enhver vurdering er subjektiv, kan det roligt konstateres, at her i dette virvar af smalspor er der ikke tegn på bane-død.

De små dieseltog smutter på de 700 mm brede spor til og fra Lille Vildmose. Tomme ud, tørv hjem. Somme tider med ti tremmevogne »læsset« med betalende gæster – jfr. DJKs »særtog« til mosen den 27. oktober 1968.

Nu behøver denne smalsporenklave selvsagt ikke at likvideres pr. 1. april 1969, fordi AHJ lukker, f.eks. kører i

dag i bedste velgående banen fra Stenvad til Fuglsø mose, og det trods flere år er gået siden RGGJ lukkede.

PM-sidesporet er i øvrigt part i en undersøgelse for så vidt angår godsbane status for hele eller en del af strækningen. En vægtig part grundet store tal, hvad angår det bane sendte. Eksempelvis kan nævnes følgende antal afsendte vogne i hvert af årene 1958-1966: 573, 808, 1.105, 574, 672, 509, 509, 375, 494. Antallet er faldet, javel, men vægten i de 573 vogne i 1958 var 5.927 tons og i de 494 vogne i 1966 6.850 tons. Et argument for overleven som godsbane er, at vejenes tilstand slet ikke tillader vognbjørnskørsel i det omfang, der her vil blive tale om.

Farveorgie

Det var en helt anden historie, men i og for sig en banemæssigt spændende

historie. Realiteterne var – eller burde være – møde i Hadsund Nord.

Morsomt nok er det her HPs orange-farvede SM 30, der er i tur Randers-Ålborg. Og hvor det orange virker dejligt utraditionelt her i alt det postkasserøde.

Utraditionelt var også de ålborgensiske baners skorstensbånd, idet disse talte direkte til betragteren. Taget fra skorstenens overkant var stribernes farver ordnet således:

AHB: hvid, blå, hvid, grøn, hvid, rød, hvid.

AHJ: hvid, blå, hvid, rød, hvid, grøn, hvid.

FFJ: hvid, rød, hvid, blå, hvid, grøn, hvid.

Lettere at begribe, dersom det forevistes i farvefjernsyn, men forhåbentlig kan De tænke Dem til løsningen.

Rullende materiel

Banens litrering af rullende materiel så den 1. juli 1931 således ud: Q, QB, QC, QF, QS, H, Z, IS, KL, PC, PC, PF, T, TA, D, E, A, B, BV, og C.

Om loko og disses afløserer disse få facts:

- Nr. 12-15 1900, de to første Jung, de to sidste Maribo.
- Nr. 16 1903, Borsig.
- Nr. 28 1910, Borsig.
- Nr. 37 1921, Borsig.

Nr. 12-15 var 2B T2-loko, de blev alle ophugget 1935.

Nr. 16 var af type CT2, i 1905 = 1C T2, ophugget 1949.

Nr. 28 = 1C T3, ophugget 1966.

Nr. 37 = 1C T3, ophugget 1952.

Motorsiden:

- M 5201 APBs værksted 1929, AHJ CB 61 fra 1951, tidl. AHJ CV 112.
- M 5202 Triangel 1929.
- M 5203 Frichs loko 1936.
- M 5204 Triangel 1942, vejbus 1948, udrangeret 1952.
- M 5205 Pedershåb traktor 1950.
- ML5206 Frichs loko 1952.
- Skinnebusser SM 6, 7 og 14 (AHTJ 1 - OHJ 14 - AHJ 14).
- Påhængsvogne SP 6, 7 og 10 (HTJ SP 37).

Toggangen

Egentlig kom vi vist aldrig fra Hadsund Nord, kun dertil. En efter privatbaneforhold imponerende banegård, remise i begge ender, havnebane (åbnet den 5. december 1927) og to perroner. Hertil altid et velassorteret sortiment af rullende materiel at bese. Men, forinden vi atter forsøger at starte, lidt - også her kun lidt - om toggangen.

1. oktober 1912 fire togpar i tiden 5.30-22.30, deraf de to med forbindelse Hadsund Nord-Syd. Længde 56,3 km, køretid 2½-3 timer. Af krydsninger en i Bælum, to i Vårst og en i Skelund.

15. maj 1938 seks togpar, kl. 4.30-23.23, 1¾-3½ times køretid. Alle tog førte kun én klasse.

Forhistorie m. m.

Vi kan høre lidt om dette under køreturen fra Hadsund mod Ålborg. Begyndelsen er kædet sammen med RHJ, og det er tidligere - under RHJ - berørt. Lettest kan vi starte der, hvor hele det sammenhængende udkast var droppet, der hvor RHJ forlængst var åbnet, altså med de mere direkte forarbejder forud for AHJ.

Det blev en lov af 8. maj 1894, der gav stødet, og den blev den 20. maj 1897 fulgt af eneretsbevilling. Banens anlægsudgift var kalkulatorisk 1.650.000 kr., men en aktiekapital på 2.195.800 kr. blev nødvendig. Også da kendtes inflationen.

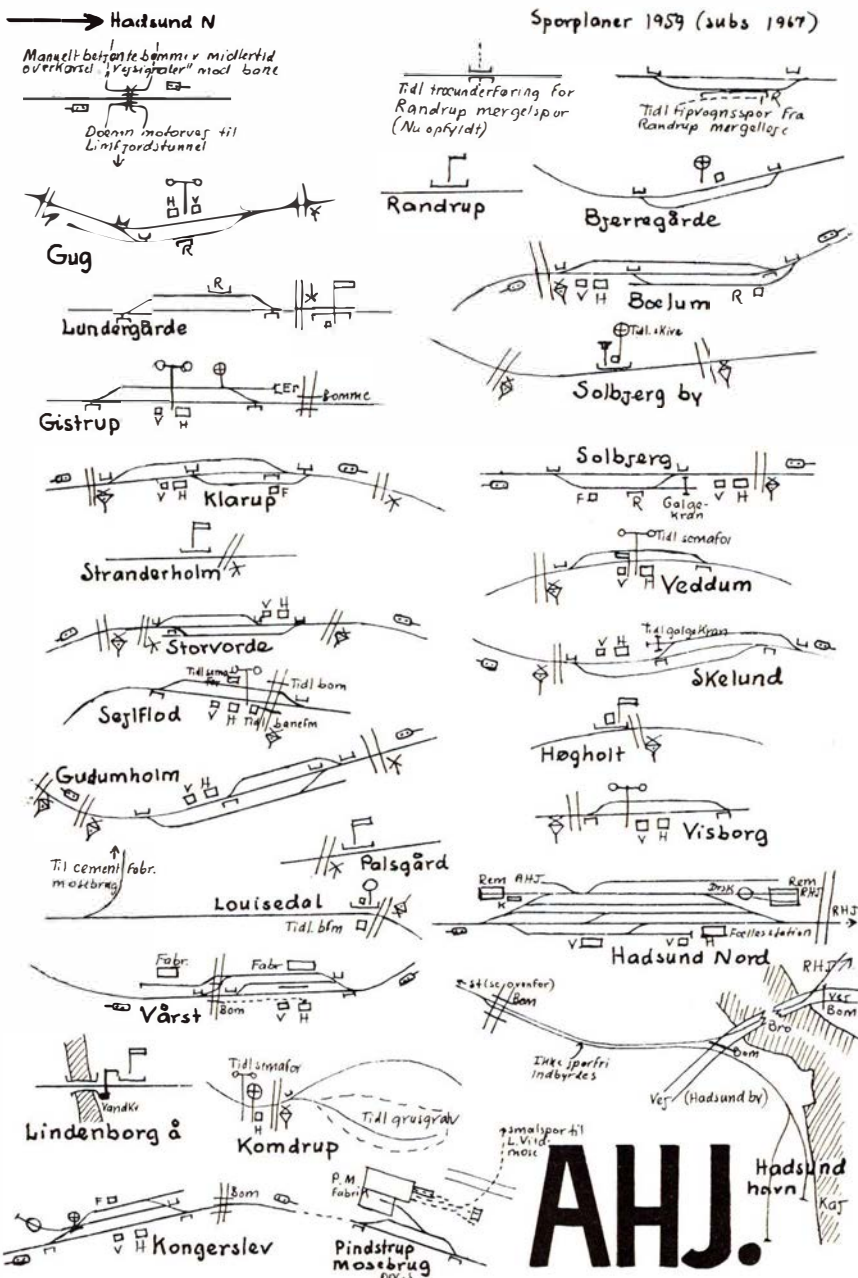
Banen fik driftsfællesskab med de øvrige Ålborgbaner, men da banegården i Ålborg var under bygning, måtte AHJ til en begyndelse have egen station der. Ventesal og to perronspor.

Om banens status ved åbningen kan vi passende citere (i uddrag), hvad Dansk Jernbaneblad skrev den 1. oktober 1900 (nr. 205):

»AHJ ventes åbnet i november 1900. Banernes samlede net er herefter 32,05 mil (241,3 km). Hidtil største er SFJ med 13,62 mil (102,6 km). AHJ er 56,3 km, 35 lbs skinner, stigning maks. 1:100, mindste radius - mellem Bælum og Solbjerg - 1.200 fod. Laveste niveau + 8,7 fod mellem Storvorde og Gudumholm, højeste 115,75 mellem Bælum og Solbjerg. Har 12 broer, heraf en 18 fods over Østerå ved Ålborg og to 16 fods over Lindenborg å og Korrup å.

Telefonisk forbindelse mellem alle ekspeditionsteder.

Driftsmateriel: fire loko med tendere som FFJ, fire kombinerede 1. og 3. kl. personvogne, 2 kedelvogne med en 2. og to 3. classes kupeer, to kombinerede



Stationsplaner Ålborg-Hadsund Jernbane

post- og 2. og 3. kl. personvogne, to bagagevogne, tre lukkede stykgodsvogne med skydedøre, syv lukkede godsvogne, to åbne højside og 12 åbne lavside godsvogne. Godsvognene laster 7.500 kg.«

Diverse

Egentlig burde opregnes kronologisk alle banens fortidige og få nutidige sidespor, dvs. de sidste kan udfindes på hosstående skitse. De fortidige derimod er yderst vanskelige at holde styr på.

F. eks. 1918 blev oprettet Refsnæs og Teglluset tørvespor, det første omdøbtes senere til Refsnæs Kær. Bjerregårde oprettedes også 1918 som privat side- og tørvespor til en begyndelse, men senere benyttet af gårdene (blev T & S 1929). PM blev først oprettet 1957, jfr. herom foran. Og Randrup T & S, trinbræt efter 1945.

Randrup mergelspor i og for sig også et kuriosum (nedlagt 1955). Havde i sin tid et 700 mm smalspor fra Randrup mergelleje ind på rampen, så mergel kunne tippes direkte i jernbanevogne. Fra dette leje førtes smalsporet også i en halvcirkel ned mod og langs med AHJ for atter at dreje mod vest ind i en dalsænkning, her endende som rebrasseurment, og, når vi kører igen, ført under AHJ igennem en træunderføring, der – det siges i hvert fald på stedet – kan findes i dag. Underføringen er ikke i denne forbindelse fundet, men det kan være »søgerens« skyld.

Kommet øst ud under banen løb smalsporet ret hurtigt ud i det planum, der nu bærer PM-sporet, fulgte dette ind i – eller ud i – vildmosen, hvor direkte sporforbindelse med Vildmose-tilsynets (statens) 700 mm spor opnåedes, og næsten uendelige køremuligheder stod åbne. Helt til remiseanlæggene ved Dokkedal ved Kattegat.

Når De hører, at der under anden verdenskrig var ca. 110 km af disse smalspor i mosen, er det vist umiddelbart forståeligt, at dette emne må hvile, i hvert fald i denne artikel. Dog ikke hvile helt, idet »Sporet i græs«, jfr.

Jernbane-Bladet nr. 5, 1962, fra AHJ til Cementfabrikkernes mosebrug atter når dette spornetværk (nordenden af mosen). For at det ikke skal være alt, så gik der også fra Gudumholm station et 700 mm spor mod øst – det var Mousporet. Det blev anlagt omkring 1917, og havde sin begyndelse på rampe ved lassesporet på Gudum station.

Og Lindenborg å trinbræt kan ej heller forbigås i tavshed, skønt, men ensomt beliggende. Ingen sti fører dertil, kun lystfiskerne kunne have glæde af denne facilitet. Man kunne fristes til at sige med Churchill »Aldrig har så mange gjort så meget for så få – lystfiskerel!« Retfærdigvis må dog også nævnes vandstationen på dette sted.

Om titusindvis af vognladninger med tørv kunne der skrives romaner, blot ikke her. Om de gamle Kielervogne uden tag og med træskodder for vinduerne, datidens storrumsvogne! Disse vogne, som det tilsyneladende er umuligt at finde blot et enkelt billede af. Også en roman, men ej heller her, nej, for det er slet ikke den sidste bane, som vi må tage afsked med.

Næste gang rokerer vi fra øst- til vestperron i Ålborg, så er det en tur med ANSJ, alias AHB, det gælder.

18.



AHJ Komdrup grusgrav og »kirkegård«

Lyngby

SPAREKASSEN
FOR LYNGBY OG OMEGN
BIKUBEN
Hovedgaden 11 – 2800 Lyngby
– en lønkonto gi'r mange fordelø

Fra dagbogen

Grenå den 25. nov. En tyv har i nat brudt døren op til stationens pakhús.

Fra en skuffe var der stjålet 20 kr. og en mængde pakker var åbnet for at se om de indeholdt noget af værdi.

Skive den 1. dec. En bilist, der for nogen tid siden overså at lyssignalerne ved overskæringen i Durup var i gang og blev påkørt af toget, blev i dag idømt en bøde på 300 kr.

Hobro den 2. dec. En 25-årig mand, der ikke havde billet, forsøgte at springe af toget i nærheden af Hobro station. Han forfejlede springet og kom ind under vognene. Da linien senere blev eftersøgt fandt man ham dræbt.

København H den 8. dec. Da man næsten havde afsluttet flytningen af nærtrafikens sikringsanlæg kørte et S-tog fra Nørreport mod et S-tog, der holdt på Vesterport og afventede indrangeringstilladelse. To S-togsvogne blev svært beskadiget, og to rejsende pådrog sig lettere skader.

Enghave den 8. dec. Et skinnebrud mellem København H og Enghave var anledning til, at strækningen i tiden kl. 10–13 måtte befæres som enkeltsporet og var årsag til forsinkelser i toggangen.

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

S. A. Nielsen

ØSTERGADE 42 — ÅRHUS
TELEFON 13 48 33

Lauges Herremagasin

Henry Johannesen
Banegårdsplads 18 - Århus - Tlf. 12 94 96

Aalborg

Vi handler hos

DAM NIELSEN

Bageren i Korsgade 28
Ålborg - Tlf. 12 02 95

1. kl.s lækkert brød og kager
Åben søndag

J. A. Petersen

Tandlæge

Hasserisvej 234 - Tlf. 13 13 77

Hasseris Bymidte

Konsultation 9-16 - lørdag efter aftale

Gælder det FARVE, LAKKER,
TAPET - så gå til...

GUGVEJ FARVEHANDEL

ved Orla Westergreen

Gugvej 91 - Ålborg - Tlf. 13 76 11

Alt indenfor moderne gulvbelægning

Alt indenfor moderne hårpleje...

Salon »LA-LOUVELLE«

ved Kirsten Haustorp

Teglværksallé 15 - Ålborg - Tlf. 12 90 85

Vort speciale: hårtoppe

CALTEX service garageanlæg

ved Steen Madsen

Kollektivhuset - Ålborg - Tlf. 12 45 15

Benzin - Olie - Vask - Smøring

samt stort udvalg i autoudstyr

Quick-service udføres

MEJERIUDSALGET

ved Sv. Vestergård

Sjællandsgade 55 - Ålborg - Tlf. 12 54 86

Alt i 1. kl.s brød - øl og sodavand

Bestilling på dessert-is modtages

Købmand Henning Christensen

hj. af Sjællandsgade-Langelandsgade

Ålborg - Tlf. 12 56 39

Alt i kolonial - konserver

vine - spirituosa samt tobaksvarer

Prøv vor fine kaffe

MEJERIUDSALGET

ved K. Thomsen

St. Blichersgade 12 - Ålborg

Tlf. 12 54 87

Alt i 1. kl.s mejeriprodukter

Øl og sodavand samt brød og kager

B. P. SERVICE

v/Aa. Kristensen

Jyllandsgade 10 - Ålborg - Tlf. 13 48 56

Benzin - Olie - Vask - Smøring

1. kl. service udføres

Vine, tobak og piber - så...

ÅLBORG PIPE SERVICE

ved L. Christensen

Boulevarden 33 - Ålborg - Tlf. 12 12 68

NB. Åbner hver dag kl. 6.40

Stedet for moderne hårpleje...

Salon »MERRI«

ved Jytte Merrild

Hjørringvej 49 - Nørresundby

Tlf. 17 33 02

Alt indenfor sidste nye frisure

VANDMOSES

RADIO-TV service

Carit Etlarsgade 10 - Ålborg

Tlf. 12 54 80

Salg og service af alle typer radio og TV

1. kl.s reparationer udføres

på eget værksted eller i Deres hjem

FJORD-KIOSKEN

v/ Hugo Jensen

Kastetvej 116 - Ålborg - Tlf. 13 46 66

aviser - ugeblade - papirartikler

telegrammer - stort udvalg i

vine - spirituosa - tobaksvarer

Forkort rejsen med en

lommeroman fra...

Rutebilstationens Kiosk

J. F. Kennedys Plads - Ålborg

Tlf. 12 33 41

Aviser, uge- og månedsblade

Nørresundby

Forkort rejsen med en lommeroman
fra...

Vestbyens Kiosk

ved H. Andersen

Vestergade 67 - Nr. Sundby - Tlf. 12 97 41

Dag-, uge- og månedsblade

samt telegrammer og papirartikler

Nørresundby

SHELL service

ved Carl Jensen

Thistedvej 119 - Nørresundby

Tlf. 17 20 07

benzin - olie - vask - smøring

samt stort udvalg i autotilbehør

Vort speciale er dækservice

Vi handler i...

Bakkekiosken

ved Mogens Eriksen

Forbindelsesvejen 115 - Nørresundby

aviser - uge- og månedsblade

samt telegrammer og papirartikler

Tlf. 17 26 88

Stort udvalg i lommeromaner

NØRRESUNDBY KIOSK

Torvet - Nørresundby

Aviser - Dag- og ugeblade

Brønderslev

Vejen til bedre service...

BP Jernbanegade

ved Jørgen Pedersen

Brønderslev - Tlf. 82 06 11

Stort udvalg i autoudstyr

Hjørring

Damerne går til

Salon INGE

(forh. Wiener-Salonen)

Jernbanegade 5 - Hjørring - Tlf. 733

Stedet for den moderne hårpleje

Skagen

Vær moderigtig klædt

i tøj fra...

PRETTY DRESS

Sct. Laurentiivej 57 - Skagen

Tlf. 44 31 32

Specialforretning for »ungt tøj«

Vi kører til...

TEXACO service

Skagavej - Skagen - Tlf. 44 30 15

Quick-service udføres

stort udvalg i autotilbehør

Århus den 8. dec. Dagens tredje uheld indtraf da der i formiddag udbrød brand i fjernskrivercentralen på Århus station. Man gik straks i gang med at etablere en nødcentral med 100 ledninger til brug ved pladsbestillinger.

Grindsted den 14. dec. For kørsel med overlæs på 1.320 kg på forvognen og 2.830 kg på påhængsvognen blev entreprenøren og chaufføren idømt bøder på henholdsvis 1.400 kr. og 600 kr.

Nyborg den 18. dec. En postbudformand blev kl. 0.30 påkørt af et rangertræk da han var på vej over sporene fra perron 2 til perron 3. Han kom ind under maskinen og fik begge ben alvorligt kvæstede.

Bøjden den 30. dec. Da færgen »Højndal« i eftermiddag skulle afsejle til Fynshav, indtraf der en større eksplosion i maskinrummet. Som ved et under blev ingen ramt af sprængstykker, hvorimod disse anrettede flere skader i maskinrummet, bl. a. på vandledninger. Færgen måtte straks tages ud af driften, og de mange pladsreservationer til nytårsdag medførte forsinkelser for bilisterne, da én færge ikke kan klare trafikken på denne overfart.

Bedsted den 31. dec. Trods blinklys og klokker kørte en 24-årig bilist ind på overskæringen i Bedsted by og blev påkørt af et nordgående tog. En passager blev slynget ud ad fordøren og pådrog sig en hjernerystelse. Føreren af bilen slap med nogle ufarlige skrammer.

Rønne den 30. dec. Hele Bornholm er i dag begravet i sne. Rutebilerne har de største vanskeligheder med at komme frem. Bivejene er helt lukkede.

København H. den 6. januar. Da ekstrarbejder Volmer Christensen, der havde været vagtmand for kolonnen kl. 8.30 var på vej til frokoststuen på Vesterport station, blev han påkørt og dræbt af et Rungstedtog. Han blev 55 år.

Privatbanenyt

Fjerritslev den 7. dec. Da bombene var sænkede for nattoget fra Ålborg, kørte en personbil gennem bombene og fortsatte som om intet var sket. Det lykkedes senere politiet at finde bilen og den unge mand blev taget med til spiritusprøve, som han ikke bestod.

Ansager den 31. dec. Da VGJs skinnerbus holdt på Ansager station, gik der ild i skinnerbusens motor. Da man ikke kunne slukke ilden med de forhåndenværende ildslukkere, blev brandvæsenet fra Grindsted tilkaldt.

Thisted-Fjerritslev Jernbane

Banen havde i driftsåret 1967-68 et driftsunderskud på 1.388.637 kr. mod 1.342.589 kr. året før, altså en stigning på 46.000 kr. Forinden afstemningen om banens likvidation udtalte statens repræsentant, kontorchef Bang Christensen, at det måtte beklages, at det i pressen var meddelt, at ministeriet ved at nedsætte tilskudsprocenten havde presset banerne til at standse driften. Ministeriet havde meddelt at tilskudsprocenten måtte ventes nedsat fra 60 til 55 procent, men i første omgang er det kommunerne selv, der bestemmer om en bane skal standses. Tilskudene nedsættes år efter år, så det kan da kun være medvirkende til øgede udgifter for kommunerne og dermed en hurtigere vej til lukning. Ved afstemning om banens lukning stemte ingen imod.

Omskoling af privatbanefunktionærer

De menneskelige problemer for de 500 ansatte, der bliver ledige, når de fem nordjyske privatbaner lukkes den 31. marts har været til drøftelse med arbejdsmisteren, der vil forsøge at få en bevilling til omskoling af de arbejdsløse jernbanefunktionærer.

Hads-Ning Herreders Jernbane

Sporet på strækningen Århus-Viby blev fornyet for nogle år siden. Sporet fra Viby til Odder trænger nu hårdt til fornyelse, særlig efter at lynetterne er sat i drift. Endnu værre står det til med sporet fra Odder til Hou, hvor der er skinner, der er 60 år gamle. De sikkerhedsmæssige krav er der intet sted noget i vejen med, men man vil nu prøve på at opnå bevilling til modernisering af sporet.

Model-Jernbane

Vi bygger et skinnerbustog (III)

Vi har nu haft tid til at fremstille de i sidste nummer beskrevne undervogne til vort skinnerbustog, og vi går straks videre med fremstilling og montering af de indre skillevægge.

Som det fremgår af fig. 12 og 15, tjener skillevæggene *U* som adskillelse mellem køretøjernes endeperroner og passagerafdelingerne. De enkelte skillevægge fremstilles af 0,5 mm messingplade efter målene på fig. 13. Skillevæggene forsynes foroven og ved siderne med 3,5 mm brede, vinkelret ombukkede flige. De punkterede linier er bukkelinier.

De tre skillevægge er desuden forsynede med et vindue, 6×8 mm, medens den fjerde væg, den der i bivognen (fig. 15) grænser op til toilet *Z* og kedelrum *Ø*, er uden vindue.

Bukningen af skillevæggenes øverste flige skal ske således, at væggenes totalhøjde efter bukningen er 19 mm, medens totalbredden skal være 31 mm,

KAISER HOBBY

Klintegården - Skovvejen 46 - Århus
Telefon 12 00 34

Stort udvalg i Märklin - Fleischmann
samt tilbehør

Specialiteter: Danske landskaber

Lev. til DSB modelbaneanlæg

... og pengene sætter vi i

ESBJERG AFDELING

Tlf. (051) 2 68 11



Ind til ...

CALTEX service

ved Erling Mulbjerg

Vesterbrogade 54 - Fredericia

Tlf. 9225 41 . 9248 92

Benzin - Olie - Vask - Smøring - Autoudstyr
Udvidet Quick-service udføres af fagfolk

Fredericia

TANDLÆGE
P. Nymann Jensen
Gothersgade 20 B-2 – Fredericia
Tlf. 92 56 53

VEEDOL service
ved Helge Søgård Jensen
Vejlevej - Fredericia - Tlf. 92 46 70
benzin – olie – vask – smøring
dækservice – spec. undervognsbehandling
Åbent fra kl. 6.45–22.00

Voldens Møbellager
v/ Sv. Aa. Nielsen
Prinsensgade 2, Fredericia, tlf. 92 10 89
Kvalitetsmøbler til rimelige priser
Stort udvalg i gulvtæpper
Vi sælger gerne på konto
1. kl. ompolstring udføres

Vi handler i . . .
SØNDERKJÆRS BAGERI
Indre Ringvej 51 – Fredericia
Tlf. 92 25 04
Alt i 1. kl.s lækkert brød og kager

Soft Ice Cafeteria
ved Erling Gudnitz
Vesterbrogade 31 – Fredericia
pølser – hot-dogs – is – sodavand
samt kaffe med brød
Tlf. 92 26 63

Gælder det
radio- og fjernsynsservice –
så ring til . . .
LINNE MANN
Treldevej 97 – Fredericia – Tlf. 92 56 97
1. kl.s fagmæssige reparationer
udføres med ½ års garanti

De prisbevidste damers frisør . . .
Salon TROEST
Prinsessegade 61 – Fredericia
Tlf. 92 03 77
Alt indenfor moderne hårpleje

Vi handler i . . .
Fynsgades Brøudsalg
v/ Dagny Nielsen
Fynsgade 20 b – Fredericia – Tlf. 2 08 99
1. kl. lækkert brød og kager
stort udvalg i chokolade og konfektur
bestilling på is modtages

Ind til
THYLGARD
stedet for godt HERRE- OG DRENGETØJ
Gothersgade 17 – Fredericia
Tlf. 92 00 45 – 92 06 45

De bedste tilbud finder De hos
LANDRYS TRIKOTAGE
ved Hedvig Jensen
Nymarksvej 2 – Fredericia – Tlf. 92 18 85
Stort udvalg
indenfor trikotage samt lingeri

Gør Deres indkøb i . . .
»KAGEBODEN«
ved L. E. Hansen
Prangervej 72 - Fredericia - Tlf. 92 01 34
Altid 1. kl.s bagværk
Lækkert brød og kager

Købmand LEIF CHRISTENSEN
Dronningensgade 1 – Fredericia
1. kl.s kolonial – konserves
vine – spirituosa samt tobaksvarer
Prøv for fine kaffe
Tlf. 92 08 71

MOBIL service
ved J. B. Petersen
Egeskovvej 119 - Fredericia - Tlf. 92 47 14
benzin – olie – vask – smøring
undervognsbehandling
Vort speciale: lyddæmpersystemer

LUCULLUS SMØRREBRØD
Vesterbrogade 24 – Fredericia
Lækkert smørrebrød
Selskabssmørrebrød – Anretninger
Vi bringer overalt – Tlf. 92 25 64

Vi handler i . . .
RANDALSPARKENS KIOSK
ved J. Chr. Jensen
Devantiersvej – Fredericia – Tlf. 92 33 21
Aviser – uge- og månedsblade
samt papirartikler
Stort udvalg i billigbøger

Vi handler i . . .
ISMEJERIET
Vesterbrogade – Fredericia – Tlf. 2 10 35
Alt i 1. kl. mejeriprodukter

Vi handler i
JUULs BAGERI
Havepladsvej 156 – Fredericia
1. kl.s lækkert brød og kager
Spec.: FØDSELS DAGSKRINGLE
Tlf. 2 07 55

Malerfirmaet
P. JENSEN & SØN
Norgesgade 14 – Fredericia
Tlf. 2 46 26
Udfører arbejde for DSB

Vejle

VEEDOL service
ved Arne Vindbjerg Petersen
Kolding Landevej 62 – Vejle
Tlf. 82 75 78
benzin - olie - vask - smøring - autoudstyr
Spec.: Undervognsbehandling
samt alt i reparationer

Lad vaske i . . .
REKORD VASK
ved Robert Dalsgaard
Havnegade 9 – Vejle – Tlf. 82 19 10
Våd vask – Tør vask – Rulle vask

Det store udvalg i trikotage
finder man i . . .
TEXTILHUSET
Vestergade 24 – Vejle – Tlf. 82 83 42

Vi handler hos . . .
SLAGTER MAGAARDs EFTF.
ved Leif Jørgensen
Søndergade 27 – Vejle – Tlf. 82 27 00
Altid 1. kl.s kød, flæsk samt hjemmelavet
pålæg

GULF Service
ved John Bak
Kolding Landev. 21 - Vejle - Tlf. 82 16 70
Benzin – Olie – Vask – Smøring
Autoudstyr – Quick-service
med de nyeste apparaturer

BETTY OLESENS FODKLINIK
Vissingsgade 1 – Vejle – Tlf. 82 26 88
Anbefales med alt indenfor
MODERNE FODPLEJE

altså de på fig. anførte mål + fligenes tykkelse.

Skillevæggens placering på undervognene fremgår af fig. 12 og 15, der tillige viser passagerafdelingernes indretning i henholdsvis motor- og bivogn.

Samtlige tegninger er tegnet i naturlig HO-størrelse. Af pladshensyn er dog den del af gulvet (undervognen) i motorvognens motorrum (fig. 12 til venstre), der ligger mellem de punkterede linier udeladt. Tilsvarende er en del af undervognen i bivognens rejsegodsrum udeladt (fig. 15 til højre).

Og nu finder vi loftspladerne frem, som vi fremstillede efter fig. 1 og 2 i bladet for november. Skillevæggene *U*, der dengang var markeret med en punkteret streg *C*, fastskrues nu til loftspladerne ved hjælp af små rundhovede maskinskruer, fig. 14 *X*, der fastspændes i gevindhuller i skillevæggens øverste flige.

Placeringen af disse gevindhuller er vist med + på fig. 13. Disse huller boret dog først efter bukning af væggene og efter afmærkning efter hullerne *C* i loftspladerne.

Afstanden mellem skillevæggene på de enkelte køretøjer skal naturligvis stadig svare til fig. 12 og 13. Er dette endelig tilfældet, kan vi trykt placere loftspladerne med skillevægge på de respektive bundplader, og nu er det en smal sag at fastlodde skillevæggens nederste kanter til bundpladerne.

Loftsbelysning

Vi gør lige status.

På nuværende tidspunkt har vi et skellet til et skinnebustog, bestående af to undervogne med tag, opretholdt af et par skillevægge.

Vognene skal nu forsynes med loftsbelysning, og dette sker blot ved at an-

bringe en Märklinpære *Y* i det i hver loftsplade borede hul *D* (se i november-nummeret). Den anden forbindelse til pæren sker ved hjælp af en kontaktfjeder, der fastholdes af en flad skrue i isoleret bøsning i hullet *E*.

Monteringen af belysningen fremgår af fig. 14, hvor vi foroven har motorvognens trætæg. I trætæget udskærer vi fornødent hulrum *Æ* til kontaktfjeder og ledning m.m. I bivognens trætæg fører vi ledningen til belysningen frem fra et hul i toiletrummet *Z*.

Toilet- og kedelrum

Bivognen er forsynet med toiletrum *Z* og kedelrum *Ø*. I model udføres begge af hårdt træ (vist skraveret fig. 15).

Fastgøring til bundplade og skillevæg sker ved limning med Araldit.

Som det fremgår af fig. 15 er kedelrum og toilet ikke ført helt ud til kanten af bundpladen for at give plads til overdelens vinduesglas.

Såvel til toilet- og kedelrum limer vi på den mod passagerafdelingen vendende side en 0,5 mm fiber- eller metalplade, dimension 12×19 mm. Ved kedelrummet får vi således en krog, beregnet til hensætning af kufferter m.v.

Gulvbelægning og sæder

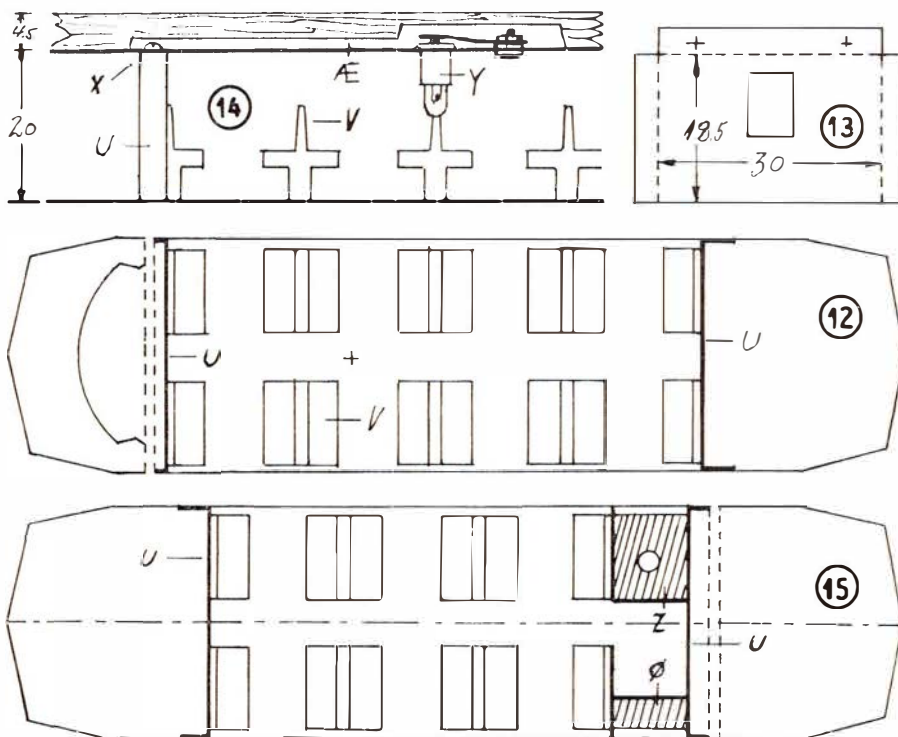
Vil man gøre det helt store ud af vognenes indre, forsyner man passagerafdelingen med »linoleumsbelægning« på gulvet. Hertil bruger vi tyndt plastic, lysegråt eller mellembrown, som vi f. eks. tager fra omslaget fra den kasserede lommebog fra i fjor.

Sæderne til indbygning henter vi fra Märklins inventarsæt nr. 0225, der består af 18 ensfarvede, dobbelte bænke og 6 enkelte do. Sæderne er fremstillet af lysegrå plastic, men kan naturligvis males i ønskede farve.

Fastgøring til vognbunden sker med plasticlim. De halve bænke limes dog til skillebæggene. Det er dog klogt at vente med montering af sæder til opbygningen af vognene er tilendebragt.

(fortsættes).

J. B. Dyrkilde.



Arbejdstegning III til skinnebus

Jydsk M/C Center

ved N. H. Petersen

Allegade 10 – Horsens – Tlf. 62 80 53

Aut. forhandler

BMW – Honda – MZ – Suzuki – Triumph

Til foreningsfester og møder

Serapionsordens selskabslokaler

v/ Harry Nielsen

Smukke nyrestaurerede lokaler

1. classes betjening

Jomfru Anegade 3 – Ålborg – Tlf. (08) 13 20 80

Horsens

Stedet for moderne hårpleje . . .

Salon PIA
ved Vika Kloster
Allégade 42 – Horsens – Tlf. 62 85 70
Alt i sidste nye frisurer

ind til . . .

ESSO Servicenter
ved P. Stengaard
Bjerrevej 99 – Dagnæs – Tlf. 62 85 51
Benzin – olie – autogummi – autoudstyr
Quick-service udføres

POLY RENS OG VASK
Smedegade 86 – Horsens – Tlf. 62 16 69
Alt i rens – damprens fra dag til dag
Skuffeklar rulle vask
Stort udvalg i nye dåbskjoler med huer
Tæppe-rent udlejes . . . 1/2 dag kr. 10,00

Skanderborg

IDE-MØBLER
H. SMEDEGAARDS EFTF.

Rich. Jørgensen
Banegårdsvej 13 – Skanderborg
Telefon 52 06 86
Moderne møbler og tæpper for
nutidshjem

Spar besværet selv – lad . . .

DUEs SMØRREBRØD
Adelgade 31 – Skanderborg
Tlf. 52 00 31
Lækkert selskabssmørrebrød leveres
på bestilling
Vi har også en god daglig madpakke
Åbent fra kl. 7.30 til 22.00
Lukket søn- og helligdage

Vi handler i . . .

OTHELLO BAGERIET
Nørregade 27 – Skanderborg
1. kl.s lækkert brød og kager
NB. Åbent søndag
Tlf. 52 04 05

Vi handler i . . .

Christensens Tobaksforretning
Adelgade 61 – Skanderborg – Tlf. 52 07 52
Stort udvalg i
cigarer – tobakker – vine – spirituosa
samt rygeartikler

Silkeborg

NY KLINIK
Kirsten og Eigil Morsbøl
Tandlæger
Torvet 9 – Silkeborg – Tlf. 82 58 52
Konsultation efter aftale

SILKEBORG SPAREKASSE
Tlf. (06) 82 52 66 – Postgiro 7863
Mandag, tirsdag og onsdag 9.30–16.00
Torsdag 9.30–17.00
Fredag 9.30–17.00 og 18.00–19.30

Vi anbefaler et besøg i

Banegårdsrestaurationen
ved Henning Pagel Hansen
Silkeborg – Tlf. 82 07 17
Hurtigt og godt spisested . . .
NB. Husk vor nye pølse- og Grill-bod
udenfor.

Vi spiser på . . .

K F U M
Restaurant og pensionat
Nygade 25 – Silkeborg – Tlf. 82 08 21
Et godt madsted . . .
Ny vært: E. Mogensen

BRDR. NISSENS TØMRER- OG
SNEDKERFORRETNING
ved Karl Erik og Fridtjof Nissen
Skolestien 5 – Silkeborg – Tlf. 82 17 92
Alt indenfor nybyg, ombygning samt
reparationer udføres
Tilbud og overslag gives uden forbind.

Gælder det møbelpolstring –
så . . .

ERIK CHRISTENSEN
Frederiksberggade 12 – Silkeborg
Tlf. 82 59 42
Alt i møbel- og tæppearbejde udføres

PAUL LEHMANN
Internationale Transporter
Aktieselskab
Møllegade 23 – Silkeborg – Tlf. 82 58 40

Ry

M. og B. ROSENKILDE
Skanderborgvej 36 – Ry – Tlf. 89 10 80
Alt i årstidens blomster – buketter
dekorationer samt kranser
Vi sender overalt

Randers

DAMESALONEN
ved Bent Carlsen
V. Altanvej 39 – Randers – Tlf. 42 27 18
1. KL. MODERNE HÅRPLEJE

Tandlæge
ASBJØRN JUHLERT
Kompagnihuset
Burschesgade 12 – Randers
Telefon 42 03 50
Konsultation efter aftale

Forkort rejsen med en lommeroman fra
LERVANGENS KIOSK
ved I. Clemmensen
Lervangen 56 – Randers – Tlf. 42 62 25
aviser – uge- og månedsblade
samt stort udvalg i papirartikler

Vi handler i . . .

OSTEFORRETNINGEN
ved E. Carøe
Vestergade 35 – Randers – Tlf. 42 16 35
Alt i 1. kl.s vellagrede oste
samt stort udvalg i hørkram

Vi handler i . . .

MEJERIUDSALGET
ved G. Koue
Søren Møllersgade 31 – Randers
ALT I 1. KL.S MEJERIPRODUKTER
Tlf. 42 21 04

CALTEX Service
ved Bjarne Fuks
Viborgvej 46 – Randers – Tlf. 42 64 75
Benzin Olie Vask Smøring Dækservice
Stort udvalg i autoudstyr
Quick-service udføres

Vi handler hos

slagtermester Bjarne Mikkelsen
(Svend Laursens eftf.)
Mariagervej 93 – Randers – Tlf. 42 51 49
1. kl.s kød, flæsk samt hjemmelavet pålæg
Ekstrafin medister

Hadsten

Vejen til bedre service – så . . .

BP servicestation
ved Ole Jensen
Kirkevej 40 – Hadsten
Tlf. (19 41 11) 301
benzin – olie – vask – smøring
dækservice

Fotohobby

Tag billeder i sidelys

En gammel regel siger, at man altid skal fotografere med solen i ryggen. Det skal man nu ikke rette sig for meget efter, for tværtimod bliver optagelser i direkte medlys ofte flade og kedelige. Har man personer med på billedet, og ser de på fotografen, må de ofte knibe øjnene sammen for ikke at blive blændet af solen. Står solen samtidig højt på himlen, tegner der sig sorte klatter på billedet, der hvor personernes øjne skulle være. Det ser ikke godt ud.

De fleste vellykkede optagelser tages med sidelys, hvor der opstår en vekselvirkning mellem lys og skygge, som også giver dybdevirkning i billedet. Man kan gå så langt som at tage billeder i retning mod sollyset, men pas på at solen ikke skinner lige ind i objektivet.

Brug modlysblander

Vigtigt ved alle udeoptagelser er det, at man har en modlysblander at sætte foran objektivet. Det forhindrer falsk lys i at nå ind til objektivet, lys som ellers ville sløre filmen. Den er ikke dyr i anskaffelse og fås til så godt som alle kameratyper.

Har man et automatisk kamera med lysmåler, måler man med lyset i ryggen. Så flytter man sig til den rigtige position og tager billedet i sidelys. Skal man tæt på og fotografere et portræt i sidelys, skal man huske at blæde et ekstra blændetrin op (f. eks. fra blænde 8 til 5,6), end måleren viser. Ellers bliver skyggesiden for mørk på billedet. Læg mærke til, at større blændeåbning betyder mindre blændetal.

Synes man stadig at skyggesiden er for mørk, kan man lyse den op enten med en blitz eller ved at holde en avis eller en hvid dug op som refleksskærm. Få en hjælper til at holde den, eller læg den foran personen på et bord eller lignende. De kan selv se hvordan den lyser op og dæmper skyggerne.

Dette er en glimrende teknik bl. a. til portrætfotografering i farver.

Optagelser fra TV-skærmen

Mange fotografer har sikkert haft lyst til at tage billeder fra visse udsendelser på TV-skærmen, men har blot ikke rigtigt vist hvordan sagen skulle gribes an. Hvilke film skal man bruge, hvilken lukkertid, blænder osv.?

De kan prøve at fotografere TV i aften. Teknikken er ganske enkel, og ethvert indstilleligt kamera kan bruges til formålet. Filmen skal være af den hurtige type, f. eks. Kodak tri-X til sort-hvide optagelser. Endnu er farvefjernsynet ikke udbredt her i landet, så der er ingen grund til at optage TV-billeder på farvefilm.

TV-apparatet indstilles på normal kontrast og lysstyrke, og al stuebelysning slukkes, mens optagelserne står på, så der ikke kommer generende lysreflekser med på TV-skærmen. Har man et stativ stilles kameraet på det, og man bruger trådudløser, så undgår man at billedet ryster i optagelsen.

Tid og blænder

Gå så tæt på som muligt, så TV-billedet fylder hele negativet ud. Afstanden indstilles omhyggeligt, og lukkeren sættes på 1/125 sek. Sæt blænderen på 4, og så kan De godt fyre løs.

Er Deres kamera af den dyre slags med spaltelukker, skal De dreje kameratet så det står således at spaltelukkeren bevæger sig i det lodrette plan, når De tager billedet.

Har De ikke et stativ, kan De i stedet hvile albuerne på f. eks. en stol og koncentrere Dem om at holde kameraet stille, når De trykker af. Billeder i stærk bevægelse er ikke egnet til at fotografere på TV-skærmen. Tag hellere de rolige motiver som f. eks. personportrætter. De kan lave en serie af kendte ansigter.

En ny verden åbner sig gennem high-speed fotografien

Disse interessante fotografier viser de enestående muligheder, der åbner sig med High-speed fotografien – et

FOTO-CENTRALEN

ved Ancher Laursen

Thinggade – Skive – Tlf. 104

Alt i fotoudstyr og -tilbehør

betydningsfuldt hjælpemiddel indenfor moderne forskning. Videnskabsmænd og ingeniører tager millioner af high-speed fotografier hvert år. Hvorfor? For at konstruere sikrere flyvemaskiner. For at fremstille bedre maskinværktøj. For at kunne udvikle bedre og mere effektive maskiner til fremstilling af papir, eller mere modstandsdygtige dørlåse. For at kunne studere forløbet af en eksplosion, samt visse gasarters kemiske reaktion. For at kunne analysere menneskelige sædceller. For at kunne studere hvordan dyr i havet kan svømme så effektivt. Der er næppe den industri, man kan nævne, hvor high-speed fotografien ikke har betydet en vigtig støtte for den videre forskning. Flere og flere videnskabsmænd og ingeniører tager nu high-speed optagelser på farvefilm. Farver, siger de, adskiller de vigtigste elementer i billedet klarere, end de sort-hvide films skiftende toner af gråt.

Vi går til...

FRODE KRISTIANSENS Eff.

Bredgade 28 – Brønderslev

Tlf. 82 07 70

Børnefoto – Portrætfoto – Studiefoto

Stort udvalg i fotoudstyr samt tilbehør

De Skulle Bruge



KAMERA OG FILM



DA FÅR

De Smukke Billeder



**RANDERS
DIESEL ELEKTRO I/S**

Industribyen – Hvidemøllevej
Tlf. 43 17 30



Aut. LUCAS – C.A.V. – GIRLING SERVICE STATION

Elektrisk udstyr – Dieselindsprøjtningssystemer
Batterier – Bremsesystemer – Bremseforstærkere

Struer

Følg GULF-strømmen til ...

GULF Servicestation

ved mekaniker Tom V. Koustrup
Hj. af Søndergade-P. Bangsvej - Struer
smøring - vask - polering - undervogns-
behandling - Quick service udføres
Tlf. 85 16 72

STRUER BRYGHUS

ved Bendt Meldgaard
Vestergade 48 - Tlf. 85 10 15
Depot for mineralvand og most
(Detailsalg)

Vi kører til ...

ESSO Servicecenter

ved Tage Andersen
Holstebrovej 56 - Struer - Tlf. 85 08 75
benzin - olieskift - vask - smøring
- autoudstyr
Speciale: undervognsbehandling

S. LØGSTRUP CHRISTENSEN

Glarimester - Kunsthandel
Søndergade 5 - Struer - Tlf. 5 10 72
Alt glarimesterarbejde udføres

M. MADSENs Parfumeri

Østergade 32 - Struer - Tlf. 5 02 83
TOILET- OG PARFUMEARTIKLER
Elizabeth Arden forhandler

Vi kører til ...

BP Servicestation

ved Svend Vester
Bredgade 12 - Struer - Tlf. 85 08 34
benzin - olieskift - vask - smøring
samt stort udvalg i autotilbehør



ved I. Bødtkjær Hansen

Største udvalg indenfor legetøj
samt modeljernbane og hobbyartikler

Forkort rejsen med en lommeroman
fra ...

ØSTERGADES KIOSK

ved Jørgen Jensen
Østergade 33 - Struer - Tlf. 85 05 05
Aviser - uge- og månedsblade
Aut. tipsforhandler

VEEDOL Servicestation

ved mekaniker Erik Christensen
Søndergade 31-33 - Struer - Tlf. 85 14 60
benzin - olie - vask - autoudstyr
quick-service samt småreparationer
udføres
Spec.: Hjulafbalancering og autotest
på moderne apparatur

Holstebro

Vi mødes, og spiser på ...

BANEGÅRDSRESTAURANTEN HOLSTEBRO

... et godt madsted
(ny vært: E. Munch)

Specialforretningen
med det store udvalg ...

P. E. Børnetøj

Sønderlandsgade 7 - Holstebro
Tlf. 42 48 35
Byens billigste børnetøj

Vesterbros Bageri

ved Flemming Peter
Vesterbrogade 19 - Holstebro
Tlf. 42 00 45
Spec.:

Herregårdsboller og Vesterhavstænger
Søndagsåbning fra kl. 6 til 16

Restaurant FLAMINGO

Østergade 16 - Holstebro
Tlf. 42 01 90
Krostue - Bowling - Musik - Dansant
Stedet, hvor man spiser godt

Skivevejs Mælke- og Brødudsalg

ved Benny Stie
Skivevej 40 - Holstebro - Tlf. 42 30 10
1. kl.s mejeriprodukter
samt lækkert brød og kager
Husk morgenbrød søndag
Bestilling modtages

Ringkøbing

RINGKJØBING

LANDBOBANK

Aktieselskab
TELEFON (07) 32 11 66

Skjern

JØRNs HERREMAGASIN

Østergade 3 - Skjern - Tlf. 35 06 88
Herrekonfektion - Lingeri
- stedet, hvor moderne mandfolk handler

SKJERN CYKLELAGER

CYKLER - CYKELDELE - AUTOCYKLER
Tværgade 2 - Skjern - Tlf. 35 11 33

Ikast

ESSO servicenter

ved Svend H. Larsen
Vestergade 3 - Ikast - Tlf. 15 11 08
benzin - olieskift - vask - smøring
Quick-service udføres

Bagermester E. WADT

Vestergade 9 - Ikast
Tlf. 15 13 68
1. kl.s lækkert brød og kager

Esbjerg

Esbjerg og Omegns Sparekasse

Esbjerg

Altid GO GANG i ure fra ...

Alfred Pallesens Eftf.

ved O. Jørgensen
Kronprinsensgade 11 - Esbjerg
Tlf. 2 28 56

Stort udvalg i kvalitetsure
Reparationer udføres fagmæssigt

MEJERIUDSALGET

ved A. Mackeprang
Gregersens Allé 1 - Esbjerg - Tlf. 2 72 65
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
samt lækkert brød og kager
Bestilling på dessert-is modtages

Resultatet: en mere positiv oplysning. Og det er selvfølgelig hele formålet med high-speed fotografien – nye oplysninger og viden.

Voksbehandlede film

For at forbedre glide-egenskaberne, bliver alle Agfa smalfilm – både color og sort/hvide – efter fremkaldelsen på begge sider forsynet med monomolekylær voksinde og poleret.

Gribe-effekten ved filmtransporten i gengiveren ligger ved uvoksede film omkring 140 gram, men ved film der er voksede, derimod på ca. 90 gram. Der ved reduceres den mekaniske belastning, filmene udsættes for ved projektionen, ganske væsentlig og transportens støj dæmpes. Voksbehandlingskvalitet kontrolleres ad måleteknisk vej.

Ud over at lette filmtransporten og give en roligere billedstand modvirker den dobbeltsidige voksbelægning også ridser og slidtage. Den isolerer desuden filmoverfladen mod at optage og afgive fugtighed, hvorved man opnår en vidtgående stabilisering af filmens mekaniske egenskaber.

Knud Sidal.

Fra klubberne

Dansk Modeljernbane Union

På den ordinære generalforsamling i Dansk Modeljernbane Union i Slagelse den 24. november valgtes Kaj Juul-Pedersen, Lyngby, som formand.

Til bestyrelsen valgtes Erling Beyer, Jernbanehistorisk Selskab, Ole Faurhøj, Modeljernbanen, P. E. Jensen, Slagelse Modeljernbaneklub, og T. Ørum, Odense Modeljernbaneklub.

Det europæiske Modeljernbaneforbund – MOROP – meddeler, at model- og jernbanekongressen 1969 vil finde sted i Stuttgart fra den 15. til den 20. september. Program vil fremkomme i begyndelsen af 1969.

Fotokonkurrence

DJIF afholder DJM i fotografi den 9. marts d.å. Sidste frist for aflevering er 10. februar d.å. De nærmere konkurrenceregler fås ved henvendelse til Villy Olsen, Rolf Krakesvej 50, 5200 Odense Vest.

Resten af klubmeddelelser må udgå til næste nr.

Personalia

Thyregod

Stationsmester J. F. Nielsen, Farre, er flyttet til Thyregod st., hvor stmst.

K. Foged Jensen er flyttet til Lille Skensved station.

Dødsfald

Togfører K. K. Pedersen, fh. Kbhvn. H., 84 år.

Overbaneformand A. Møller Nielsen, fh. Kolding, 83 år.

Togfører C. M. Pedersen, fh. Kbhvn. H., 80 år.

Togfører L. F. Hansen, fh. Kbhvn. H., 78 år.

Togfører N. K. T. Nielsen, fh. Århus, 78 år.

Pakmester K. Pedersen, fh. Kbhvn. H., 78 år.

Trafikekspedient P. H. Larsen (Klarskov), fh. Enghave, 77 år.

Stationsforstander H. Winther, Jelling 1944–51, Arden til 1960, 75 år.

Trafikekspedient A. C. V. Jensen, fh. Vangede, 74 år.

Togfører K. L. Larsen, fh. Kbhvn. H., 73 år.

Lokofører K. E. Jarnø, fh. mdt. Kbhvn. Gb., 70 år.

Overbaneformand P. J. Petersen, fh. Rødekro, 70 år.

Overmatros A. E. Alfatsen, Korsør, 63 år.

Lokofører O. H. Harholt, Næstved, 60 år.

Oversignalformand C. H. Lund-Nielsen, Køreledtj. Valby, 58 år.

Overportør J. V. Olsen, Roskilde, 41 år.

Overportør E. Møller, Helsingør, 40 år.

Filatelister – så ...

INTER FILA

Marselisborg Allé 1 – Århus

Telefon 13 01 41

Stort udvalg i Skandinavien og Tyskland føres med stor katalogabat

Vi er eksperter i at skaffe samlinger og sjældenheder fra alverdens lande

Filатели nyt

Julemærkekatalog

A/S Albuma: Julemærkekatalog, 48 sider, oktav. Kr. 8,50.

Nu foreligger 12. udgave af julemærkekataloget. Det er som sædvanlig trykt i god sats og med klare klicheer og med antagelig alle de oplysninger, som overhovedet kan have interesse for samlere.

Esbjerg sær-frimærke snart slut

Blanketdepotets beholdning af 30 øres frimærker, udstedt i anledning af 100 års dagen for loven om anlæggelsen af Esbjerg havn, er udsendt den 16. december 1968. Yderligere oplag vil ikke blive fremstillet. Frimærket er udsendt i et antal af 200.400 ark à 50 stk.

Nye frimærker i 1969

Det danske postvæsen slår i 1969 alle rekorder i udgivelse af nye frimærker, idet der er planlagt ikke færre end 14 nye særmærker, hvoraf en del bliver flerfarvede. Der er hermed indledt en ny kurs i retning af at udsende flere og bedre frimærker.

Meddelelsen blev givet af generaldirektør Gunnar Pedersen i et møde i generaldirektoratet forleden. Det præciseredes samtidig, at der ikke er planlagt nye værdier eller farver i de gængse typer – bølgelinie, kong Frederik og kronetypen.

Det kommende års program ser efter planen således ud:

29. januar: Det kgl danske Landhus-holdningsselskabs 200 års jubilæum. — Værdien 30 øre.

28. februar: Fællesnordisk frimærke i anledning af foreningerne Nordens 50 års jubilæum samt 100-året for indgåelse af den første nordiske postoverenskomst. Værdierne 60 og 90 øre.

11. marts: Kong Frederik IXs 70 års fødselsdag. Værdierne 50 og 60 øre

10. april: Non-figurativt frimærke. — Værdien 60 øre.

28. april: 10-året for dannelsen af Den europæiske Konference af Post- og Teledistributioner — CEPT. Værdien 90 øre.

22. maj: Dansk Samvirkes 50 års jubilæum. Værdien 50 øre.

12. juni: 750-året for Dannebrogts fald fra himlen. Værdien 60 øre.

28. august: 100-året for forfatteren Martin Andersen Nexøs fødsel. Værdien 80 øre.

25. september: 300-året for udgivelsen af Nicolaus Stenosis — Niels Stensens — geologiske værk »Om faste legemer«. Værdien 100 øre.

20. november: 100-året for opfinderen Valdemar Poulsens fødsel. Værdien 30 øre.

Endelig overvejes det i løbet af efteråret at udgive et velgørenhedsfrimærke i værdierne 50 og 60 øre med overpris 10 øre til fordel for Dansk Røde Kors.

Bliver dette tilfældet, kommer der altså ikke mindre end 14 nye frimærker i stort format, med gode motiver og i flere farver. Kan filatelisterne forlange mere?

Generaldirektøren løftede også en flig for 1970—71. Der kan ventes udsendt to serier på hver fire værdier. Den ene bliver danske skibe gennem tiderne, og den anden med byggetekniske emner over danske ingeniørers arbejde i ind- og udland.

Boghjørnet

Damplokomotiven

Zahnrad-Lokalbahn-Schmalspur.

106 sider, ill. og med plade.

Baureihen Nr. 01-96. 124 sider, ill. Alf Teloeken Verlag, Herderstrasse 59, Postfach 4059, D 4 Düsseldorf 4. Ca. kr. 29,00, hhv. 33,00.

To dejlige bøger med masser af illustrationer af — snart — fortidens mastodonter damploko. For serie 01-96 eller de smalsporede. Den særlige romantik, der knytter sig til damplokoet, er fastholdt i bøgernes illustrationer, og dertil kommer i et særligt afsnit en omhyggelig omtale af hvert enkelt lokos specifikationer. Det er næsten historiebøger, vi her står med i hånden, og de vil blive opbevaret som sådan på mange bogreoler.

Katastrophen auf Schienen

308 sider, ill. *Orell Fiüssli Verlag, Nüscherstrasse 22, Zrich. Ca. kr. 51,00.*

Det er nok mest et tilfælde, at Danmark ikke er med i et så fremtrædende værk med omtale af store jernbaneanakastrofer i Europa. Bogen har koncentreret sig om landene England, Tyskland, Frankrig, Schweiz, Østrig, Italien og Spanien, og her har der såmænd også været tilstrækkeligt af ma-

teriale til at skildre menneskelige og mekaniske fejl, der har bragt død og ødelæggelse med sig.

Bogen er stort set delt i afsnit efter arten af ulykke, og hver enkelt er omhyggeligt skildret med forhold, begivenheder m.v., ofte helt til retsreferater og udtræk af togjournaler. På denne måde bliver bogens indhold uhyggeligt levende, og maner til eftertanke: Hvor ofte har vi ikke i et øjeblik været fraværende og glemsom — og været så heldige at det ikke har medført så frygtelige konsekvenser, som det kan gøre ved jernbanen?

The Tube Trains Under London

114 sider, ill. *London Transport, 55 Broadway, Westminster, London SW 1.*

Historien om Londons undergrundsbane kan vel næppe blive fortalt bedre end den her er gjort af de mennesker, der i det daglige har ansvaret for banernes drift. Bogen er rigt illustreret, og billeder som tekst dækker alt fra den første dag til i morgen. Det er teknikken, linieføringen, vognenes indretning, signalsystemer osv., men det er også de mere passagerprægede ting, der bliver taget op til behandling og indgående belyst.

Steamships and Motorships of the West Coast

176 sider stort format, ill. *Superior Publishing Company, 708 Sixth No., Seattle, Wash. Ca. kr. 100,00.*

Det er den spændende historie om dampskibe fra den første spæde start til nudagens mest moderne skibe. Og historien er amerikansk, og det bliver den jo ikke mindre spændende af. Bogen er illustreret med en beskeden, men god følgetekst, og vi ser alt fra det første lille tøj. Specielt må vi hæfte os ved færgerne, hvor amerikanerne har rige traditioner, der helt bryder med europæiske. En fremragende og spændende bog.

Unbekannte Modellbahn 4

Bahn. 20 sider, ill.

28. sider, ill. ca. kr. 9,00

Beiträge zur Vorgeschichte der Berliner S-Bahn

20 sider, ill. Ca. kr. 7,00.

Neues von der alten Preussischen Ostbahn

44 sider, ill. Ca. kr. 11,00. *Verlag Werner Bättcher, Hohe Strasse 57, 46 Dortmund.*

Endnu tre små skrifter i forlagets efterhånden lange serie om jernbaner

og lign., her bl. a. i den første en morsom katalogoversigt over, hvad man bød modelbanefolk i 30rne. Bøgerne er som altid vel redigerede og med et fortræffeligt illustrationsmateriale, så hvad de mangler i omfang og fornemt udseende har de rigeligt i indhold.

Und 80 mal pfeift die Lok

72 sider, ill. *Alf Teloeken Verlag, Herderstrasse 59, 4 Düsseldorf 4. Ca. kr. 25,00.*

80 gange hyler lokoet, nemlig det antal gange man passerer tunneller i de schweiziske bjerge. Dette er nemlig den spændende historie om de mange tunnelers beregning, tilblivelse og udnyttelse. Og det er en historie, der virkelig er spændende. Tænk blot på, hvilket imponerende bygningsværk disse er den dag i dag, hvordan har det så ikke været med de tekniske hjælpemidler, man havde til rådighed i midten og slutningen af sidste århundrede. Det er da også betegnende, at illustrationsmateriale i form af fotos fra den gang er sparsomt, til gengæld findes en række strålende tegninger, der næsten fortæller mere end fotos.

Lokomotiv-Kalender '69

12 sider. *Alf Teloeken Verlag, Herderstrasse 59, 4 Düsseldorf 4. Ca. kr. 16,00.*

Formatet er 29×45 cm, altså 12 store illustrationer af 30rnes bedste og største tyske damplokos. Skade at de ikke er danske, for de havde næsten været guld værd, men hvad, denne kalender vil i hvert fald også pynte, det garanterer jeg for.

Jahrbuch des Eisenbahnwesens

216 sider, ill. *Hestra Verlag, oPostfach 4164, D 61 Darmstadt. Ca. kr. 25,00.*

For 19. gang udgiver forlaget sin årbog om jernbanevæsen. Da den ligner tidligere årgange (omtalt i Jernbane-Bladet), vil vi blot denne gang indskrænke os til at give en indholdsoversigt og så i øvrigt bemærke, at kvaliteten måske er forbedret, i hvert fald ikke ringere:

Moderne signalteknik ved sydafrikanske baner.

Skibsfarten på Bodensøen siden 1953.

Frostskader på spor.

Jernbane-markedsføring.

Passagerers rejsetid ved offentlige transportmidler.

Tyske Forbundsbaner fra 1967.

Verdens-jernbane-statistik.

jas.

Hobro

Salonen for moderne hårkunst . . .
BAUNSGAARD
Føtexhus damesalon
Adelgade 73 – Hobro – Tlf. 52 21 80

Forkort rejsen
med en lommeroman fra
HOBRO KIOSK
ved L. Rasmussen
Adelgade 48 – Tlf. 52 04 30
Aviser – uge- og månedsblade
samt telegrammer

Vi handler i . . .
Købmand EJNER JØRGENSEN
Skibsgade 44 – Hobro – Tlf. 52 16 00
1. kl.s kolonial – konserves – vine –
spirituosa samt tobaksvarer

Thisted

EL-FIRMAET
BJERRE CHRISTENSEN
ved H. M. Mortensen
Brogade 2 – Thisted – Tlf. 2533 . 2534

**GARDIN
EKSPERTEN**
ved Erik Scharling
Storegade 15 – Thisted – Tlf. (07 91) 327
Stedet, hvor man køber gardiner . . .

Skive

THINGGADES FARVEHANDEL
ved Sv. E. Balleby
Thinggade 7 – Skive – Tlf. 1111
Stort udvalg i
farver – lakker – tapeter
samt moderne gulvbelægning
Vort speciale er kunstnerartikler

Følg Gulf-strømmen til
GULF service
Sdr. Boulevard – Skive – Tlf. 2594
benzin – olie – vask – smøring
autotilbehør
Quick-service udføres
Vi henter og bringer gerne Deres vogn

Viborg

Vask selv – lige når det passer Dem
A/S VIBORG MØNTVASK
Vesterbrogade 25 – Telefon 61 24 00
Åben kl. 5–24, også søn- og helligdage
Våd vask: indtil 6 kg tøj kr. 4,50
Rullevask: indtil 6 kg tøj kr. 7,00
incl. sæbe

Stedet for moderne hårpleje . . .
CORNER Salonen
ved L. Kristensen
Grønnegade 11 – Viborg – Tlf. 61 26 27
1. kl.s individuel behandling udføres

Vi handler i . . .
**MIKKELGÅRDS
MÆLKE- OG BRØDUDSALG**
ved Nina Petersen
Sct. Jørgensvej 22 – Viborg – Tlf. 62 24 47
Alt i 1. kl.s mejeriprodukter
Lækkert brød fra Tofts Bageri

Vi får vasket hos . . .
VESTBYENS EL-VASK
Jegstrupvej 45 – Viborg – Tlf. 3392
våd vask – tør vask – rullevask
tøjet hentes og bringes over hele byen

Herning

PP-LYGTEN
ved P. Baden og P. Rasmussen
Fonnesbechsgade 4 – Herning
Tlf. 12 16 10
Alt i el-installationer
samt smedearbejde udføres
solidt og billigt
Tilbud og overslag uden forbindelse

Sjællandsgades Bageri
ved Volkmar Jensen
Sjællandsgade 57 – Herning
Alt i 1. kl.s lækkert brød og kager
Bestillinger modtages gerne
Tlf. 12 10 46

Moderne blomsterbinding – så . . .
CARINA blomster
H. P. Hansensvej – Sønderager – Herning
Alt i årstidens
blomster – buketter – kranser
og dekorationer
Tlf. 12 25 75
Vort speciale: brudebuketter

Herning

MALING OG TAPET
Sønderager Farvehandel
ved E. Lynggaard
H. P. Hansensvej 50 – Herning
Telefon 12 15 30

DALL's HERREMAGASIN
P. M. Huset – Bredgade 29–33 – Herning
Tlf. 12 05 81
HERREHABITTER
Specialitet: Topmærket Sterling
Kamgarn – Twist – Trevira

FODKLINIKKEN
aut. fodplejer Anne Grethe Kold
Mindegade 3 – Herning – Tlf. 12 25 72
Mandag lukket
Tirsdag, torsdag og fredag kl. 8.30–17
Onsdag kl. 8.30–19 – Lørdag kl. 8.30–12

Kolding

Tøndervejs Brødsalg
ved Inger M. Sørensen
Tøndervej 60 – Kolding – Tlf. 2 02 75
1. kl.s lækkert brød og kager
samt chokolade og konfekturer
Bestilling på dessertis modtages

BP-njørnet
ved Hans Richard Jensen
Fredericiagade 42 – Kolding
Benzin – Clie – Vask – Smøring
samt stort udvalg i autotilbehør
Quick-service udføres – Tlf. 52 62 45

Varde

Vi handler i . . .
ISMEJERIET
ved Else Kristiansen
Jernbanegade 4 – Varde – Tlf. 2 13 16
1. kl.s mejeriprodukter – Lækkert brød
og kager – Øl og vand

STENVAD kager
— det store navn i SMÅ kager

BAGSIDEN

Var løgn latin - da var der mange lærde

De go'e gamle dage

Rybros erindringer

På Havdrup station var der indtil 1927 en portør, L. Hansen. Han var født i 1857 og ansat som drager i 1883. Det var før stillingen som portør var indført. Til sin død beholdt han tilnavnet drageren. Han havde eget hus, der lå overfor stationen set fra perronsiden. Huset hed Garderhøj og ligger der den dag i dag. Siden huset var bygget slap ingen afløser, der kom til Havdrup, for at høre drageren fortælle, hvordan han havde erhvervet sig huset. – Jo, ser du, hver gang de andre drak en bajer, lagde jeg de penge som en bajer kostede i et særligt rum i min pung, og med tiden var der så mange penge samlet sammen så jeg kunne få bygget huset du ser der ovre.

Var det dog ikke en god idé til en nytårsbeslutning?

Red.

Dengang da der blev bestilt noget

– Næh, i gamle dage, da blev der bestilt noget. Jeg husker tydeligt, dengang jeg var med til at bygge Ringesvendborg-banen. Vi var otte mænd. De fire lagde sveller, og de fire lagde skinner, og lige i hælene på os kom indvielsestoget!

Endnu et Waterloo

Da sidste verdenskrig gik på hæld, var det blevet almindeligt, ja, ligefrem moderne, med røveriske hold-up – særlig overfor store firmaer med gode kassebeholdninger. – Et smil overfor dette uvæsen kom fra Storm-P., der sagde:

– Om man forstår det – de snakker så meget om disse hold-op, men de bliver sgu ved alligevel!

Der blev imidlertid rundt omkring truffet modforanstaltninger. Således blev da også hovedbanegårdens meget åbne inspektionskontor (med lønningskasserne) forsynet med en glasvæg midt på skranken og i hele dennes

længde (og den er der endnu). Desforuden etableredes et alarmsystem med fodpedaler, der foruden at advisere telegrafkontoret til videre foranstaltninger også udløste en kraftig knaldsats henover publikumspladserne. Et projekteret supplement til dette med samtidig spredning af tåre- eller lattergas blev dog aldrig realiseret. Og alt sammen viste sig faktisk overflødigt.

I dette akvarium sad en særlig stille eftermiddag to assistenter (den ene er desværre borte, medens den anden, der hørligt er fra Fyn, endnu er ganghjul i urværket). – De puslede med togbilletter og andet lignende, der ikke indskriver sin mand i historien, da deres besøgelsestid pludselig var inde.

Besøget bestod af en halvmaskeret mand med en skudklar Parabellum lagt i den lille åbning under glasvæggen, mens en bøs og befalende stemme forkyndte hans ærinde: – Kassebeholdningen her! – Og lidt villigt!

Med et vældigt Herkules skød de to antastede deres stole fra sig og under høje udråb styrede de – den relativt lange vej – uden om skriveborde og stole og hen mod den lille dør i glasvæggen. Hvad de råbte er ikke bevaret for eftertiden, men det noget om kassen og om nogen på kassen og lignende, som imidlertid har gjort et så dybt indtryk på røveren, at han hurtigst tog flugten – skarpt forfulgt af de to.

Flygtningen lagde turen hen over droskeholdepladsen, hvor en ældre dame netop havde været så usædvanlig heldig at få kapret en vogn. Denne, der lige var sat i gang, blev straks entret af forfølgerne og under råbene: Stop røveren! og chaufførens infernalske tuden, lagde dette støjcenter sig hurtigt i flygtningens kølvand. Den gamle kones rædselskrig inde fra vognen kunne slet ikke gøre sig gældende. Hun var for alvor kommet godt op at køre.

Hen over Vesterbrogade, over for tove, mellem træer, over Akseltorv gik den vilde jagt – helt hen til cirkusbygningen. Her oprådte en svajer (oh, denne forsvundne type i venligste erindring) forløsende som Blücher ved Waterloo. Behændigt væltede han sin cykel lige foran røveren, der faldt og

nu sad uhjælpeligt i saksen. – En af de to gæve (det være usagt hvem) tog ham i kraven og ruskede ham: – Tror du now du ka' hol' dig på måt'i? – Ak, og det kup var ellers fint tilrettelagt – han blev fundet i besiddelse af hele 6 (seks) pistoler.

Dixi.

Så fikst kan det gøres

– Det er imponerende, at De på så få år har skaffet Dem et berømt navn!

– Måske, men De kan gøre det meget hurtigere – siger De ja, frøken?

En ny synsvinkel

– Fik du så solgt dit hus?

– Nej, da, det ville ikke falde mig ind – da jeg fik læst ejendomsmæglerens annonce! Det er jo idealet af et hus!

Måske rimeligt nok

– Det gør mig altid ondt – bitte Hans – når jeg må straffe dig!

– Jamen nok ikke det samme sted, som hos mig!

Hun lurede den

– Ham skulle du holde dig fra – han er familiens sorte får!

– Jou, du, men rent principielt er jeg imod al farvediskriminering!

Kendsgerningernes logik

– Der er to perioder i en kvindes liv, hvor man ikke begriber hende!

– Nåda, kun to?

– Ja, før og efter brylluppet!

Vise ord i en uvis tid

– Kedeligt med alt det vrøvl om kil-deskattedirektoratet!

– Hå! – Der er da nogen, der morer sig kosteligt!

– Ja, bekosteligt – for os sølle dævl!

Dyb eftertanke

– Der er jo nok noget om et liv efter dette!

– Javist – og desværre har jeg fjols købt familiegravsted!

Aktualitetssans

– Hvad er der i vejen, drenge – hvorfor slås I?

– Du skal ikke sige ham det – han er nok redaktør, der ikke ved, hvad han skal skrive om Vietnam!

– og så var der ...

skrædderen, der fik sting i siden!