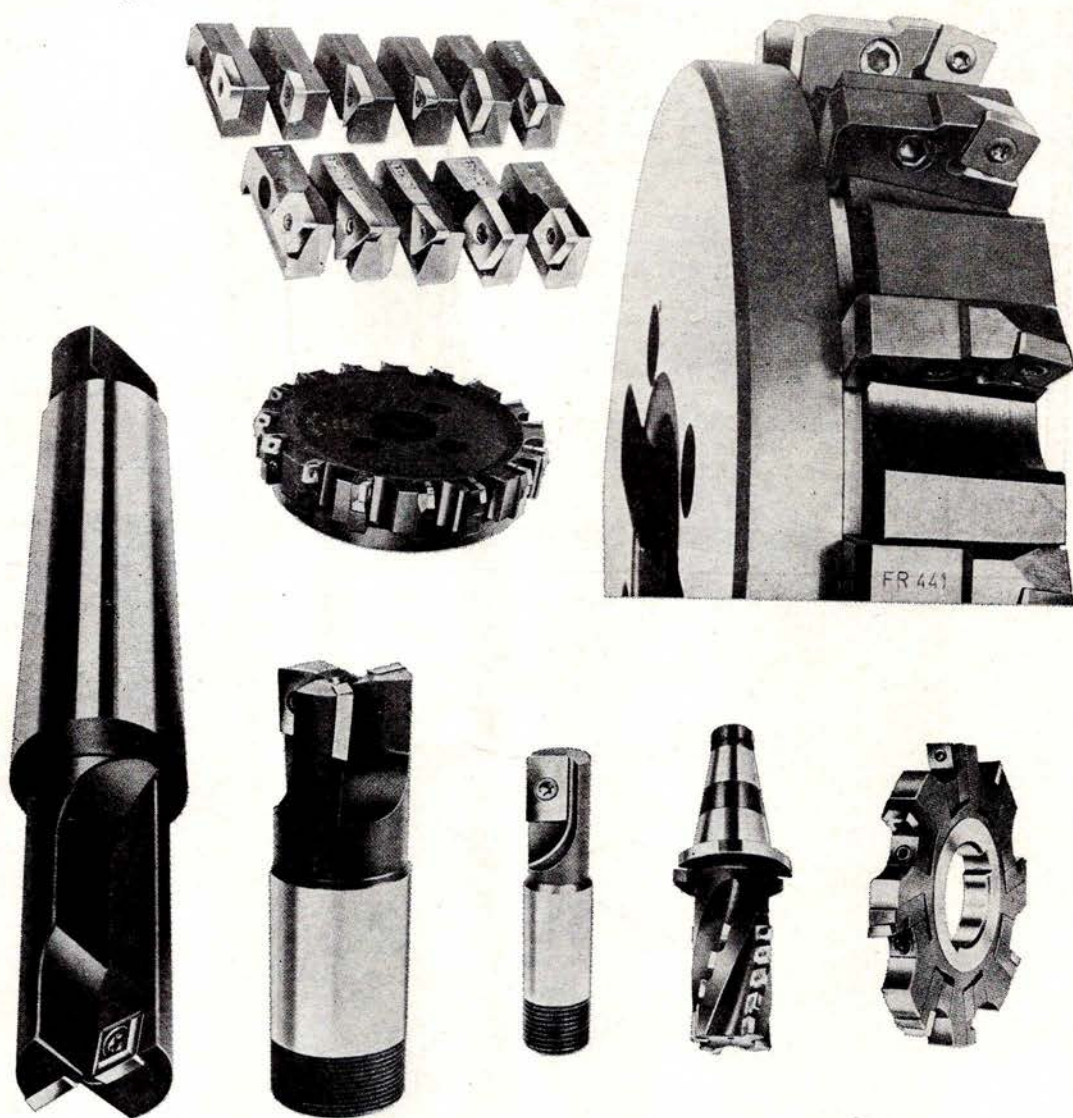


Jernbane-Bladet



VÆRKTØJER



BAT-KON^{A/S}

- et begreb blandt fagfolk

H. C. ANDERSENS BOULEVARD 42
1553 KØBENHAVN V . TLF. (01) *11 18 19



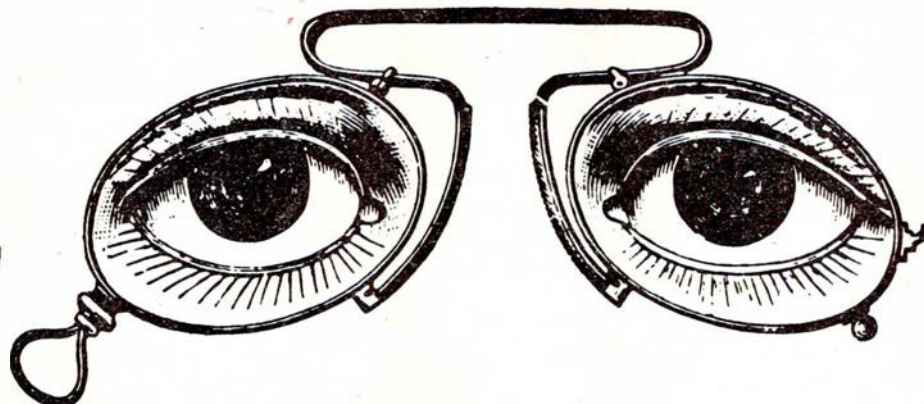
35. ÅRGANG

12

DEC. 1978

Tidsskrift for Stats- og Privatbanepersonalet

SE ROLIGT ØKONOMIEN I ØJNENE



MED SPAREKASSEN I RYGGEN...

■ Bredgade 21,
1260 København K.
Tlf. (01) 12 10 70

■ Bernstorffsgade 46,
1577 København V.
Tlf. (01) 12 22 24

■ Knabrostræde 12,
1210 København K.
Tlf. (01) 12 10 80

■ Rymsgade 23,
8000 Århus C.
Tlf. (06) 12 23 43

■ DSBs centralværksted
Otto Bussesvej 5,
2450 København SV.

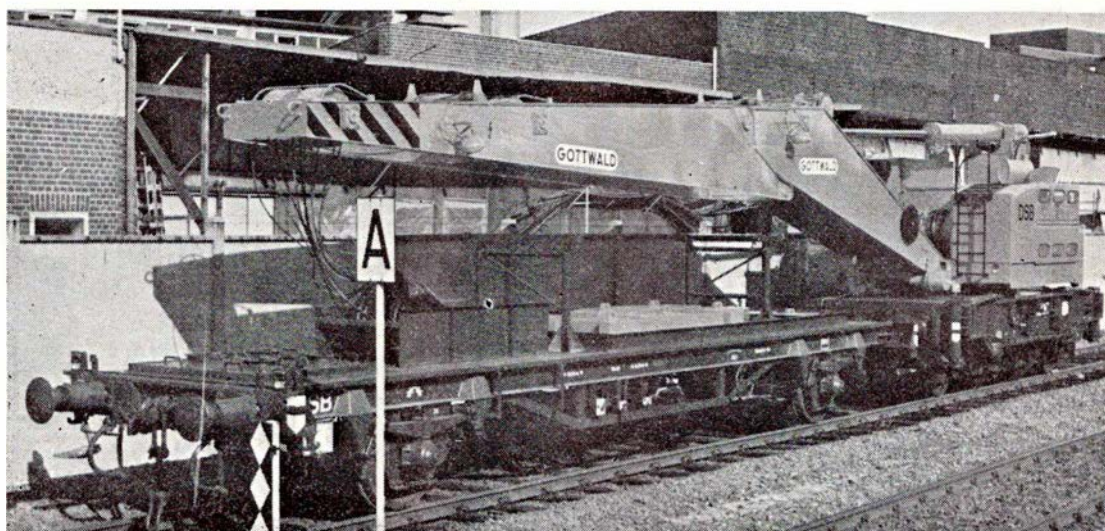
■ DSB Tåstrup værksted
Depotvej,
2630 Tåstrup



LAANE- OG SPAREKASSEN

FOR OFFENTLIGT ANSATTE

Reventlowsgade 12, 1651 København V. Tlf. (01) 22 10 80



GOTTWALD sporlægningskran nr. 158 og 159 leveret til DSB i 1976 og 1977.

Fabrikken LEO GOTTWALD leverer:

Dieselhydrauliske hjælpekraneer med løftekapaciteter op til 150 to.

Fuldhydrauliske skinnekraneer med teleskopudligger, løfteevne op til 80 to.

Kombinerede vej- og skinnekraneer med teleskopudligger, løftekapacitet 20 to.

Mobile stykgods- og Container-Havnekraneer, hydrauliske teleskop-mobil og auto-kraneer, gittermast-mobil- og autokraneer.

RASK-PEDERSEN & DALSGAARD A/S

Bygaren 7 – 2850 Nærum – Tlf. (02) 80 28 00





Jernbane-Bladet

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

Redaktion:
Overtrafikassistent Tom Lauritsen
Rødby Færge (ansvarshavende)
Bopæl: Søvnøget 26, 4930 Maribo

Abonnement
35,00 kr. (inkl. moms) årlig
12 numre

Kan bestilles på postgiro 1 06 00 82
Jernbane-Bladet . 2650 Hvidovre

Medlem af
Dansk Fagpresseforening
og
International Tidsskriftsfederation

Tilsluttet Dansk Oplagskontrol

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri . Herfølge

DECEMBER 1978

December causeri	5
Sagt og skrevet	6
Skal vi have rumalderure på jernbanestationerne?	6
Det drejer sig om menneskeliv!	7
Hvordan jeg kom til jernbanen	9
Nyt fra udenlandske baner	11
Månedens foto	11
Erindres det	13
Poul Anker og Jens Kofoed	15
Samsøs trafikale problemer - i sidste århundrede	16
Australsk tegnede todækkertog til Paris	17
Kongeoverfarten Trelleborg-Sassnitz ..	18
Verdens mest ensomme jernbane ligger i Australien	23
Privatbaneresultater	27
Landet rundt	27
Fra klubberne	29
Vinterferie 1979 - med DJT	31
Mødested	33
Dødsfald	33
Boghjørnet	33
Humørspalten	34

LUBCKE
LAVVOLT
TRANSFORMERE
til alle formål

JERNBANE ALLE 43
2720 VANLØSE
TLF. (01) 74 33 22

6
12
24
32
42
65
VOLT

D-mærkede
forlang katalog

66

DSB kiosker

er selvfølgelig det sted,
hvor De køber:

TOBAK
CHOKOLADE
DAGBLADE
UGEBLADE
MÅNEDSBLADE
BILLIGBØGER
PAPIRVARER
TOILETARTIKLER
FILM
m. m.



Togviserskilte type PZLA

Togviserskilte type PZLA fra det vesttyske firma Krone indgår som et naturligt supplement til DSI's anlægstyper. Herved er skabt et effektivt og publikumsvenligt informationssystem, der tilfredsstiller nutidens krav til funktionsdygtighed, hastighed og præcision.



DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

STAMHOLMEN 175 · DK-2650 HVIDOVRE · TLF (01) 490333



December causeri

SÅ ER DET JUL IGEN . . .

DER VAR EN GANG et lille land, der lå så højt mod nord, at man næppe lagde mærke til det på landkortet.

Men dette lille land gjorde sig bemærket ude i den store verden på anden måde end ved at indtage en fremtrædende plads på landkortet.

En af de måder, landet hævdede sig på, var ved at levere bidrag til morgenbordet i forskellige lande, nemlig i form af smør, æg og bacon, hvor landets reklamer prangede emballagen, så ingen var i tvivl om, hvorfra det stammede.

Og i de udenlandske købmandsforretninger kunne man købe landets øl og sodavand, og også her stod der med store bogstaver på etiketterne, hvorfra det stammede.

Ude i den store verden var man altså ikke i tvivl om, at det lille land eksisterede. Og man havde meget stor tillid til landet som værende en nation af dygtige, flittige mennesker, der på alle måder havde orden i sagerne, blandt andet i form af stor økonomisk stabilitet.

Derfor turde det store udland også en sjælden gang låne landet lidt pecuniære midler, når man anmodede om det. Men det var naturligvis yderst sjældent, da man som sagt havde stor økonomisk stabilitet, og derfor ikke i nævneværdig grad behøvede hjælp udefra. Så vidt, så godt. .

Hjemme i det lille land var det lige som om, befolkningen ikke havde det samme indtryk, som man havde ude i den store verden. . . .

Befolkningen led under et stadigt tiltagende skatteåg, og arbejdsløsheden voksede fra dag til dag.

Landets høje regering med statsministeren (der i fordums tid kaldtes »Jern-Anker« på grund af sin jernhårde vilje, men som nu var blevet lidt mere bøjelig) i spidsen kunne ikke løse de stigende problemer. Regeringen var ellers netop blevet omdannet, hvorved »Jern-Anker« havde fået kvalt en stor del af oppositionen ved at optage medlemmer af den i sin regering, men det havde ikke vist sig, som om denne omdannelse ville ændre billedet til det bedre.

Og for hver dag, der gik, gik det ned ad bakke med landets vaklende stabilitet. Højere omsætningsafgifter på alle varer var blevet indført, hvilket måske ville give flere penge i den altid slunkne statskasse, men dette øgede skattetryk havde bl.a. givet sig udslag i stadig større krav fra den arbejdende befolkning om forbedrede lønninger, der kunne kompensere for de stigende udgifter. Og hvor var man så henne? Nu nærmede julen sig, og den julesnaps, der i mange hjem var blevet en tradition, var ikke til at få for en rimelig pris mere, idet regeringen tidligere på året havde lagt en endnu større afgift på spirituøse drikke, større end den kæmpeafgift, der i forvejen var. Formålet var at få flere penge i statskassen, men resultatet var i stedet blevet et dalende salg af disse varer, og statskassen måtte i stedet konstatere mindre indtægter. Sandt at sige var det en fiasko!

Julesnapsen måtte altså i år skæres af manges huskeseddel, når juleindkøbene skulle foretages.

Andestegen kunne nok bevares, men rødvinen til anden var også blevet for dyr. Men den kunne man da heldigvis tage over til nabolandet og hente for fremmed valuta. I nabolandet kostede vinen under halvdelen af den pris, man skulle betale i det lille land. Så rødvin til juleanden skulle ikke mangle i år.

Det lille land havde – trods økonomiske problemer – store dyre planer, som regeringen gerne så realiseret, om ikke andet så for at vise, at den dog også kunne gennemføre noget, der havde lidt længere rækkende karakter. Man måtte jo gøre lidt for vælgerne, selvom det nu nærmest var ligegyldigt, hvad disse mente, nu hvor man sad fast på taburetterne for en flere-årig periode.

Det lille land var et ørige, der havde kommunikationsproblemer, også trafikalt mellem landsdelene. Derfor havde man i et halvt århundrede arbejdet på brobyggeri mellem befolkningen i forskellige landsdele, men det største projekt var det endnu ikke lykkedes at realisere. Før regeringsomdannelsen var det lige ved at lykkes at få sat skub i projektet, men da så »Jern-Anker« skiftede nogle ministre ud, deriblandt trafikministeren, hvis »prestigeopgave« den store bro var, så droppede man endnu engang projektet. At man var nødt til det på grund af manglende penge, det talte man ikke så højt om, så det kunne høres ude i den store verden.

Til gengæld valgte man at lade landets jernbanenet elektrificere, det vil sige, man »arbejdede med sagen« i den hensigt, at den skulle gennemføres snarest muligt. Formålet var dels miljømæssigt, dels energibesparelsmæssigt, noget der, den dag elektrificeringen var en realitet, ville kunne gøres op i hårde kontante værdier, nemlig oliebesparelser.

Således lullede det lille land sig ind i en tilværelse, fyldt med problemer, som man på bedste måde søgte at løse. Ganske vist var det ikke altid, evnerne rakte til at finde de bedste løsninger

på problemerne, men så valgte man de næstbedste, eller de næstnæstbedste, eller de næst.

Og de problemer, det lille land ikke havde, dem skabte man selv, for uden problemer kan man ikke leve.

Men også i det lille land blev det jul, og julestilheden sænkede sig over landet. Man ønskede hinanden »Glædelig jul«, og også herfra vil vi gøre det, idet alle JERNBANE-BLADETS læsere ønskes en rigtig

GLÆDELIG JUL
og
ET GODT NYTÅR

-tl-

SAGT OG SKREVET

Hedensted byggede selv station

»Vejle Amts Folkeblad« fortæller i en artikel om Hedensted station, der den 1. juni fyldte 90 år, at det var en ihærdig indsats blandt den lokale befolkning, der var skyld i, at byen fik sin station: »Den 1. juni 1888, for 90 år siden, blev den første stationsbygning i Hedensted taget i brug, hvilket for by og egn blev en overordentlig stor begivenhed, ikke mindst da borgerne selv af egne midler bidrog til bygningens opførelse.

Forud var gået en række forhandlinger med De danske Statsbaner, der med de allerede nedlagte stationer i Daugård og Løsning ikke fandt, at det var nødvendigt også at opføre en stationsbygning i Hedensted.

Borgerne var imidlertid af en anden opfattelse. Ville DSB ikke, måtte man selv gøre det, og således gik det da også til, at Hedensted som formentlig den eneste by i landet fik en stationsbygning, rejst af byens beboere.

Om alt dette fortæller egshistorikeren, gårdejer og sognefoged Jacob Jacobsen i sin bog »Hedensted og Store Dalby Sognes Historie«, hvor netop et af kapitlerne bærer titlen: »Jernbaneanlæg — Holdeplads — Station«.

Den omstændighed, at de gode Hedensted-folk var henvist til at begive sig til enten Daugård eller Løsning station for at kunne gøre brug af det befordringsmiddel, der fulgte skinnerne ret gennem deres by, gav anledning til nedsættelse af et udvalg, hvis opgave det var at søge en stationsbygning opført.

Udvalgets formand var Peter Jacobsen, iøvrigt Jacob Jacobsens fader, og efter mange og trange forhandlinger med DSBs ledelse lykkedes det virkelig udvalget at vinde genlyd for dets ønsker.

Det første skridt blev, at jernbanedirektionen gav tilladelse til, at nogle tog dagligt måtte standse ved Hedensted, forudsat der var rejsende at optage eller afsætte. Denne indrømmelse var dog givet med forbehold, idet direktionen kunne inddrage tilladelsen, hvis billetsalget blev uantageligt.

Men ikke nok dermed. Beboerne måtte også selv bekoste fri grund til stations- og byggeplads på en tønde land, der blev købt for en sum af 800 kr. Der til kom signalpæl og trinbrætter til et beløb af 472 kr., ligesom beboerne også måtte forpligte sig til at opføre en stationsbygning, »Et skur af Tømmer og Brædder til Ventelokale for de Rejsende«, hvilket kostede 400 kr., ialt 1.672 kr. Videre skulle der tilvejebringes veje til holdepladsen, beboerne måtte også forpligte sig til at renholde ventelokalet samt sørge for belysning.

Jacob Jacobsen, der gennem sin fader havde oplevet tingene på allernærmeste hold, skriver da også, at det efter den tids forhold ikke var uvæsentlige ofre, befolkningen måtte bringe for at få rejst byens første station.

Som årene gik, viste Hedensted-folkenes initiativ gode resultater, prøvetiden med holdepladsen blev ikke af to års varighed, men derimod 14 år, frem til 1887. Nu var jernbaneledelsen blevet så positivt sindet over for by og egn, at man fandt det rimeligt at bygge en station, der året efter blev indviet og taget i brug den 1. juni 1888.

Ni årtier er gået siden da, og med dobbeltsporets etablering i 1920 fulgte forskellige ændringer. Det blev således til en ny stationsbygning, opført i 1924, og samtidig skete en betydelig udvidelse af stationspladsen. Selvom DSB stod som bygherre, påførte denne forbedring alligevel kommunen en ny udgift, idet den måtte yde et tilskud på 20.000 kr.

Halvtreds år senere ophørte DSB med den lokale persontrafik. Tilbage står stationsbygningen, hvis ventesal tilgodeser rutebilspassagerernes behov for husly under deres venten på bussen.«

Ud og se — med DSB

Johannes Ahler sidder og kommer i tanker om noget, han har hørt Niels Sørensen i Tarm fortælle om gamle Søren Fruegaard i Sdr. Felding. — — Jo, det var saadan lidt af en sjov klør.

Han var både gårdmand, kromand og handelsmand. Engang skulle han en tur til hovedstaden. Det var første gang, han prøvede at køre med tog. Da de kommer til Vejle, siger Søren: »Ja, I holder vel nok så lææng, te a for mi piif tænd?«

Og så listede han indenfor i ventesalen for at få stoppet og tændt.

Men toget biede ikke Søren op; da han kom ud med piben tændt, var toget væk. Og værre end det: Datteren, der sad i toget havde Sørens billet.

Søren Frowgaard blev gal i hovedet, som jo rimeligt var. Han lettede sin ærrigskab ved at skælde et bybud kraftigt ud, fordi den »Dølens Jannbaaen« ett ku gi tij og vint på ordentlige folk.

Han troede, det var stationsforstanderen, han øste op til, og det linnede lidt. Så luntede han ud for at se lidt på byen.

Men held i uheld. Han træffer en bekendt, der lige er kommen fra København og går med en returbillet, som han ingen brug har for.

Og med næste tog dumler Søren igen afsted efter æ staj til.

(fra Salomon J. Frifelt:

»Ad jyske veje søndendud«)

Skal vi have rumalderure på jernbanestationerne?

De fleste af os lever i et konstant tidspres. Hvad er klokken? Når vi frem til tiden? Færdes vi udendørs, kaster vi et hastigt blik på de store ure, der er placeret udenfor forretninger, på private og offentlige bygninger, i trafikcentre og mange andre steder. Ikke mindst os jernbanefolk »hænger« meget i klokken, bl.a. har vi på jernbanestationerne ure

alle vegne, idet det er af allerstørste vigtighed, at toggangen sker rettidig.

Men hvor pålidelige er så disse ure?

De fleste store ure er sædvanligvis afhængig af det offentlige lysnet og dermed af strømstop, eller de er afhængig af rettidig batteriskift eller af akkumulatører og deres pasning.

I morgen kan sådanne ure befries for disse skavanker, idet Dansk Tidskontrol, der bl.a. lancerede det første radiostyrede ur i Danmark, nu kan levere store ure, der drives af solenergi.

Solenergien opfanges af en lille lyscelle af samme slags, som benyttes i rumfartøjer. Blot ca. 10 timers sollys pr. måned er nok til at holde disse »Dantid« ure i pålidelig drift år ud og år ind. Urenes gangnøjagtighed er også sikret, idet tidskontrollen foretages af 75 kHz-langbølger, der hvert sekund udsendes af observatoriet HBG i Prangins i Schweiz.

Radiobølgerne opfanges af en i urene indbygget antenne og modtager. På denne måde viser urene altid den officielle verdenstid.

Det første rumalderur bliver nu opsat på Dansk Tidskontrols bygning på Generatorvej 9 i Herlev, og det kan iøvrigt nævnes, at firmaet allerede har forhandlinger i gang med et af vore store trafikskelskaber, der ser en fordel i ved alle trafikknudepunkter at kunne opsætte ure, der ikke kræver ledninger, strøm og vedligeholdelse, og som altid går rigtigt og ens.

Det drejer sig om menneskeliv!

DET var en onsdag aften henimod klokken 20. Over radioen lød fra en polsk fisker, der befandt sig omkring ti kilometer nordvest for øen Helgoland i Nordsøen: »Har på grund af ulykkestilfælde en svært kvæstet matros ombord. Han har brug for hurtigst muligt at komme under behandling på sygehus!«

En redningshelikopter gik straks på vingerne, hentede den sårede matros og bragte ham til turistøen Sylt, hvor han kom under behandling på sygehuset i Westerland.

Her konstaterede man imidlertid, at matrosen havde så svære kvæstelser i hovedet, at specialbehandling på klinik i Kiel var påkrævet snarest muligt.

For en redningshelikopter var transporten fra Westerland til Kiel kun en rutinesag.

Men! Der var et »aber dabe!«.

Pludselig kom der en tæt uigennemtrængelig tåge over Schleswig-Holsten. Helikopteren kunne derfor ikke gå på vingerne og transportere den sårede matros til Kiel.

Gode råd var nu dyre.

Det var samtidig blevet sent på aftenen, og det sidste tog var forlængst kørt afsted mod fastlandet.

Initiativrige jernbanefolk i Westerland tog dette som en udfordring. Nu havde de chancen for at vise, hvad jernbanen var værd i en krisesituation.

Altså stillede man et særtog på bene. Som bekendt adskiller Hintenburgerdæmningen, der kun har jernbanespor og ikke autovej, Sylt fra fastlandet. Særtoget blev derfor hurtigt organiseret, det kom til at bestå af et ranger-

lokomotiv og en tilfældig åben godsvogn, hvorpå man kørte en ambulance op. Inden midnat afgik toget, og ved ankomsten til stationen i Niebüll kørte ambulancen hurtigt ned fra godsvognen og fortsatte i eksprestempo til klinikken i Kiel.

Fra Kiel forlød det dagen efter: »Den polske matros ankom til tiden, så hans liv blev reddet. Takket være en resolut indsats fra de tyske jernbanefolk i Westerland«.

Jernbanen havde atter vist sin berettigelse!



et godt dansk lyspunkt

SM LAMPEN

Oplysninger:

SØREN MADSEN LAMPE A/S

EJBY INDUSTRIVEJ 68 - 2600 GLOSTRUP

TELF.: (02) 45 35 44



ER-ELECTRIC

Om vejen til rationel distribution og anvendelse af elektricitet

Er De interesseret i at vide mere om rationel distribution og anvendelse af elektricitet, så kontakt ER-ELECTRIC.

Vi er et af landets største montage- og ingeniørfirmaer. Vi planlægger, udfører og vedligeholder alle former for elektriske anlæg og styringer. Vi betjener el- og kraftværker, stat, amter og kommuner, og vi løser mange opgaver for industrien og byggesektoren.

ER-ELECTRIC

Fredericia · Kolding · Vejle · København · Ringsted

KONE
ELEVATOR

tovbårne &
hydrauliske
elevators;
escalators,
kraner,
transportanlæg

KONE ELEVATOR A/S

Herstedvang 7 · 2620 Albertslund
Tlf. (02) 64 76 88



Raytheon's nye avancerede

DAGSLYS RADAR

der uden afskærmning giver et virkeligt dagslys billede på alle 10 områder fra 1/4-64 sm.

12" eller 16" indikatorer.

Som standard udstyr leveres »Radar Interference Rejection Unit« og »False Target Elimination« samt »Offset« og elektronisk pejlelineal.

Både 3 cm og 10 cm, der kan sammenkobles.

Kan udbygges med et True Motion/Elektronisk Plotting System, der automatisk følger op til 8 mål, selv ved områdeskift.

AAGE HEMPEL

HAVNEGADE 39
1058 KØBENHAVN K



INTERNATIONAL A/S

TELF. 01-12 67 67

Hvordan jeg kom til jernbanen

Af pens. lokomotivfører Aage Møllebro

Jeg arbejdede som montør på Bukh's Maskinfabrik i Kalundborg. Søndag den 19. marts 1916 var jeg henne på stationen ved ekspressens ankomst. På maskinen så jeg en af mine gamle marinekammerater fra »Herluf Trolle«, Otto Olsen, som aspirant. Hans lokomotivfører var »Lille Jespersen« (bror til Olfert Jespersen). Jeg spurgte — og han, Otto, fortalte om forholdene ved DSB.

Om mandagen, den 20. marts, blev jeg sendt hen på bådebyggeriet ved siden af fabrikken for at tage en tocylindret »Lysekil«-motor op af en kutter. Den skulle repareres og sættes i en anden kutter. Det var et beskidt arbejde.

Jeg tænkte så over det med DSB, og resultatet blev da, at jeg tirsdag morgen den 21. marts 1916 rejste til København med første tog, tog ud til Centralværkstederne ved Kalvebod Brygge og talte med værkstedschef Rasmus Olsen og en assistent. De fortalte mig, at jeg måske snart kunne vente svar på de til mig udleverede ansøgningsblanketter. Jeg rejste så tilbage til Kalundborg med ekspressen, spiste til middag på pensionatet, skrev ansøgningerne, puttede dem i postkassen og gik til mit arbejde kl. 13.30.

Den 23. marts modtog jeg svar på ansøgningen. Svaret gik ud på, at jeg skulle møde den 27. marts i København på Godsbanegården. Jeg viste det til fabrikant Bukh, som fortalte mig, at han også i sin tid havde søgt ind til DSB, og han betroede mig, at jeg kunne komme tilbage til fabrikken, hvis forholdene ikke tiltalte mig, og at jeg kunne få afregning om aftenen, så jeg kunne holde et par dage fri.

Lørdag den 25. marts meldte jeg mig med mine papirer i Maskinkredsen (som det hed dengang) hos assistent Larsen, senere kontorchef i generaldirektoratet, og da han spurgte mig, om hvornår jeg kunne begynde, svarede jeg: »På mandag«. »Nå, De er ikke overtroisk?«, svarede Larsen igen.

Om mandagen meldte jeg mig hos lokomotivmester Clausen, og jeg fik udleveret overtrækstøj, hue, kappe m.m. og fik klædeskab anvist.

Den 28. marts kørte jeg som lokoaspirant og tredje mand i tog 2009, lokomotiv G 630, lokomotivfører Carl Andersen (Poler) og lokomotivfyrbøder Marius Nielsen — til Roskilde og retur.

Mon ikke dette er ny dansk rekord?

Jeg indordnede mig snart i forholdene ved DSB og blev året efter ansat som fyrbøder, den 1. april 1917. Jeg blev i 1931 lokomotivfører i Struer og i 1956 pensioneret efter 40½ års ansættelse. Jeg har ialt kørt 1.175.000 km på strækningen.

I det følgende omtales i spredte pluk lidt fra min jernbanetid:

Var bl.a. asp.medlem af Afdeling 2's bestyrelse på Gb. Var igangsætter for lønkrav for aspiranter.











Senere fik jeg godkendt en helt ny type fyrskovl. Jeg kørte også det første tog Struer—Middelfart. Og særtog over Storstrømsbroen på indvielsesdagen. Jeg var sidste mand, der overnattede i Masnedsund remise.


I Helsingør hentede jeg den norske konge, Haakon, første gang efter befrielsen. For dette fik jeg en dusør på 65 kroner.

Den 10. juli 1949 afværgede jeg et uheld i Stenløse, for hvilket jeg modtog en dusør på 25 kr. Anmeldelsen af et skinnebrud i Masnedsund gav en dusør på 5 kr.

Den 27. marts 1956 kunne jeg altså fejre 40 års jubilæum ved DSB, og den 30. november 1956 tog jeg min afsked ved DSB.

Aage Møllebro

 TRANSPORTBØRE	 LADVOGNE
 LAGERVOGNE	 SÆKKEVOGNE
 REOLVOGNE	 2-3 & 4-HJULEDE VOGNE
 TRILLEBØRE	 HYDRAULISKE LØFTEVOGNE
 HYDRAULISKE LØFTEVOGNE	 HYDRAULISKE LØFTETRUCKS



GAR-TEK
 INTERNET TRANSPORTMATERIEL
 STAMHOLMEN 195 2650 HVIDOVRE
 TELEFON (01) 78 33 99

Martinus Schmidt

Tandteknik

Mariendalsvej 12 C – København

Telefon (01) 86 08 80 – (01) 87 08 39

Overenskomst med kommunerne



- SMØRING
- HJULAFBALANCERING
- DÆK & SLANGER
- AKKUMULATORER
- OPLADNING
- BREMSER
- TÆNDING
- UDSTØDNING
- BP CAMPING-GAS

SERVICE ASSERBO

Levy og Karen Nielsen . Asserbo . Liseleje

TELEFON (03) 34 74 16

Det begyndte med et frø

- et sukkerroefrø, sået i den danske muld i 1872. Spiren til Aktieselskabet De Danske Sukkerfabrikker (DDS), som i dag med omkring 25 tilknyttede selskaber spænder over aktiviteter som

- produktion, salg og eksport af sukker
- forædling og eksport af sukkerroefrø
- landbrugsdrift
- udvikling, projektering og fabrikation af maskiner og komplette anlæg til levnedsmiddelindustrien verden over
- fremstilling af marcipan, småkager og snacks.

DDS-gruppentæller næsten 5.000 medarbejdere og har en årlig omsætning på ca. 2 milliarder kroner.



Aktieselskabet
DE DANSKE SUKKERFABRIKKER

Bygge/og anlægsarbejder



RASMUSSEN & SCHIØTZ A/S

Aalborg · Birkerød · Hjørring · Århus
Datavej 26 · 3460 Birkerød · Telf. (02) 81 66 00

**Tidl. direktør for VVGJ,
K. S. Knudsen, Vejle, fylder 80 år**

Torsdag den 28. december fylder en af Jernbane-Bladets trofaste medarbejdere gennem mange år, tidligere privatbane-direktør K. S. Knudsen, Vejle, 80 år.

K. S. Knudsen blev ansat ved VVGJ den 1. december 1916, altså for 62 år siden, og det blev her, han kom til at udøve sit virke for til sidst at sidde i direktørstolen den 1. november 1935. I over 21 år var Knudsen direktør, eller driftsbestyrer, som det hed dengang, for privatbanen, indtil denne lukkede i 1957.

K. S. Knudsen følger hver dag med i aviserne og er Jernbane-Bladet en uvurderlig medarbejder, idet han leverer stof fra det jyske, ligesom han sammensætter fortegnelsen over jernbanefolk, der er afgået ved døden. Ligeledes er Knudsen aktiv og interesseret i det lokalhistoriske omkring Vejleegnen.

JERNBANE-BLADET ønsker hjertelig til lykke og ønsker K. S. Knudsen mange gode år endnu.

—tl—

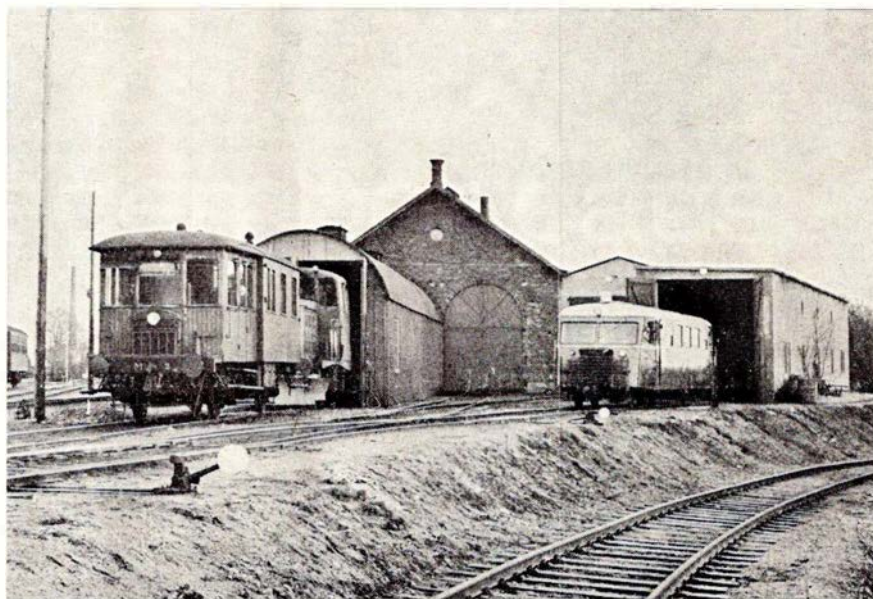
**NYT
fra udenlandske baner**

MAROKKO. Mange danskere besøger som turister dette land, men hvor mange kender noget til dets jernbaner? ONCF, der er betegnelsen for statsbanerne, regner med i de kommende år at udbygge disse med et 2. spor mellem Casablanca og Rabat (80 km) og mellem Benguerir og Safi (140 km).

HOLLAND. NS, Hollandske Statsbaner, har for nylig modtaget de første af en serie nye InterCity togsæt, bygget af den vesttyske fabrik Talbot i Aachen. De nye tog, der har en maks. hastighed på 160 km/t, er ikke forsynet med thyristorstyring, noget der ellers overalt vinder indpas. Årsagen angives at være den, at meromkostningerne ved dette system ikke modsvarer de besparelser, der er at hente på energiforbruget. De nye IC-tog indsættes i 1978 i et »Super IC-let«, hvor der er inkluderet en række ekstra serviceydelse ved at køre med togene, bl. a. parkeringsplads på afgangsstationen og mulighed for reserve-taxi på ankomststationen m. m.

FRANKRIG. Her kan forældre for fremtiden i flere forbindelser uden frygt sende deres børn med jernbanen, idet der er etableret et særligt børnepassningskorps, som sørger for børnene un-

Månedens foto



TFJs værksted og remiser med trækraft foran i januar 1968.

Sådan var Thisted også . . .

Kommer man i dag til Thisted, så er der ikke meget, der minder én om, at her endte engang en privatbane. Og dog er det ikke engang ti år siden, denne bane blev nedlagt.

Thisted—Fjerritslev Jernbane lukkede sammen med Ålborg Privatbaner den 31. marts 1969. På Thisted station, skråt overfor stationsbygningen på den anden side sporearealet, havde banen egne

værksteder og remiser. Disse er nu nedrevet, og der er ikke mere spor af, hvor disse har ligget, kun en bar græsbevokset plads ses.

Vort foto denne måned viser TFJs værksteder og remiser, mens banen endnu eksisterede, nemlig i januar 1968. Foran holder Triangelmotorvogn M 2, bag denne diesellokomotiv DL 4, og til højre holder skinnebusmotorvogn Sm 4.

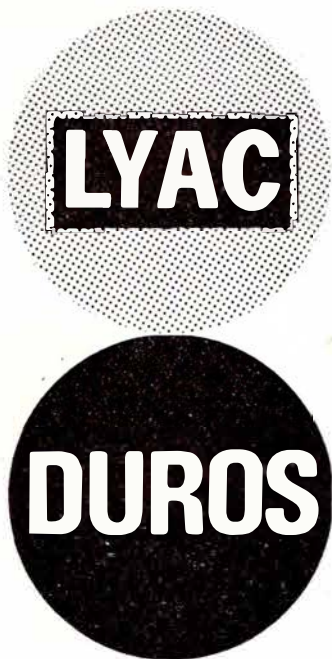
der rejsen, bl. a. at de kommer med de rigtige tog o. s. v. Foreløbig har 11 tog og 46 stationer denne service, som forældre må betale et mindre tillæg for. Det er bl. a. kvinder fra Røde Kors, der stiller sig til rådighed som børnepassere på denne måde.

SOVJETUNIONEN. Den sovjetiske femårsplan 1976—80 regner med fortsat vækst i godstrafikken, som pr. jernbane i dag udgør 76 pct. af den samlede landtransport. Da kapaciteten ikke rækker tilstrækkeligt til den forøgelse på 20 pct. i godstrafikken og 15 pct. i passagertrafikken, man regner med vil forekomme, er der også i planen taget højde for en udbygning af jernbanens faste anlæg og anskaffelse af yderligere rullende materiel. Der påregnes taget i brug 3400 km ny jernbane, 4500 km elektrificeres, og af nyt materiel skal der anskaffes 8600 lokomotiver, 400.000 godsvogne(!) og 16.500 passagervogne.

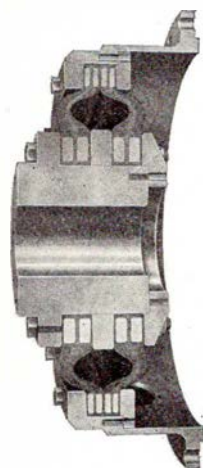
FRANKRIG. Efter opfordring fra det franske trafikministerium har SNCF påbegyndt projekteringen af en ny hurtigtogsline fra Paris og mod nordvest. Linien bliver af nogenlunde samme standard som den under bygning værende linie Paris—Lyon, og vil forbinde hovedstaden med Nantes, Brest og Roche-sur-Yon.

★

CANADA. De to dieseltogsæt, som canadierne for et stykke tid siden købte fra Holland og Schweiz, og som tidligere havde kørt som TEE-tog, debuterede i den nye verden i foråret 1977 ved en præsentationskørsel for en række honoratiore. Turen startede i Toronto og var på 687 km, så de nye tog blev grundigt gennemprøvet. Tilsyneladende fandt canadierne behag ved at køre i disse tidligere europæiske 1. klasses tog.



LYAC A/S ACCUMULATOR-FABRIKEN
2800 LYNGBY · TLF. (02)87 16 45



VULKAN

højelastiske koblinger
til lok- og marinebrug

SALG
SERVICE
LAGER

VULMARKO ApS

Kobbelvænge 2
05-52 84 00

6000 Kolding
Telex 5 13 18

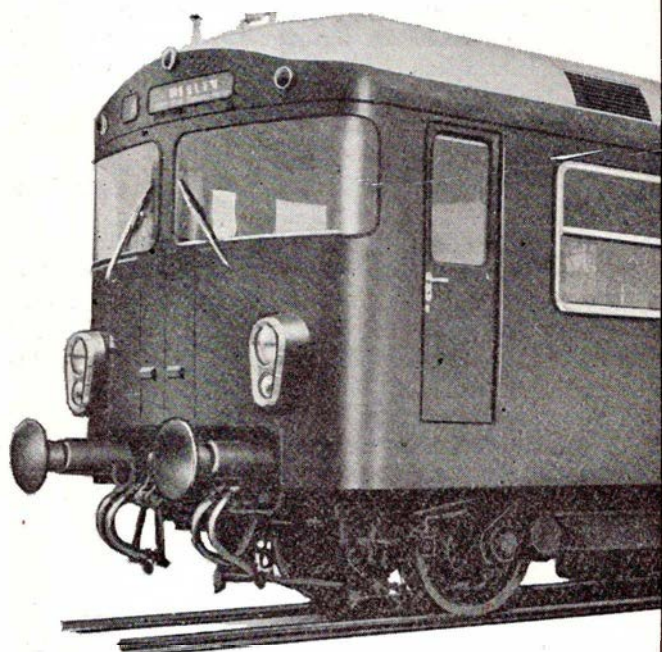
følg det
sikre
spor



Continental



Nordisk Autogummi A/s



**S SCANDIA
RANDERS**

ERINDRES DET . . .

For 50 år siden . . . December 1928

Den 1. ds. knuste Hørve—Vårslev Banens motortog ved Eskebjerg st. en bil, hvori der befandt sig 3 personer. De blev alle meget alvorligt kvæstede. Ulykken er uforståelig, idet bilens fører er særdeles godt kendt på stedet.

I anledning af angrebene, som personalet ved Østbanen har rettet mod driftsbestyrer Sell, har denne rettet henvendelse til direktøren for Tilsynet med Privatbanerne og bedt denne gribe ind i sagen. Man finder, at personalets optræden er meget skadelig, netop nu da det gælder om at bringe ro om banen, skriver Berl. Tid. den 2. ds.

Om morgenen den 3. ds. opstod der en meget alvorlig brand i Ålborg Privatbaners malerværksteder. I løbet af et par timer brændte der så meget materiel og bygninger, at skaden ansås til kr. 25.000. Bl.a. brændte en motorvogn og 4 personvogne. Branden opstod ved, at en nattevagt fra en benzindunk ville hælde benzin på noget tvist for at rense sin hue. Under dette arbejde kom benzinen i forbindelse med en petroleumslygte, han havde med, og på denne måde opstod branden. Motorvognen, der brændte, var en Kielervogn, M 1201.

Da middagstoget fra henholdsvis Slagelse og Næstved skulle krydse på Sludstrup st. den 3. ds., var der ikke sat signal til indkørsel fra nogen side. Da der blev afgivet fløjtesignaler fra begge tog, løb stationsmesterens kone ind på kontoret og fandt sin mand død i sin stol. Stationsmester Bjarnøe blev 57 år.

Lidt før kl. 12 den 4. ds. skete i Frihavnen et sammenstød mellem et DSB-havnetog og et af Frihavnselskabets damploko. Ved uheldet afsperredes nogle godsvogne. Det private loko, der er ret stort og tungt, borede sig ned i jorden — og det kommer ikke til at køre foreløbig.

Østbanen har, efter hvad amtmand Toft meddeler fra Næstved, den 15. ds.

fået en ordning for banens fortsatte drift. Af et underskud på kr. 80.000 garanterer amtet og kommunerne for 50.000 kr. Funktionærerne påtager sig 15 pct. samt 12 pct. af de resterende 15.000 kr., samt tilsiger støtte i de første 4 år mod at få en repræsentant i banens bestyrelse.

Ved 7-tiden om morgenen den 28. ds. opstod der brand i motorvognen i toget, der løber mellem Nørrebro og Hellerup. Ilden opstod ved, at togetjentens håndlygte var blevet hensat på vognens gulv og havde spildt benzin. Ilden blev slukket af brandvæsenet. Forinden havde personalet fået frakoblet bivognen.

På Løjre st. blev stfs. Kigstad den 21. ds. holdt op og frataget nøglerne til stationens pengeskab, hvorfra røverne stjal kr. 2000. Der var 2 bevæbnede mænd om forbrydelsen.

For 25 år siden . . . December 1953

DE GAMLE LOKO

Efterhånden som DSB indsætter flere og flere af de nye MO-vogne i driften, bliver de gamle dampmaskiner i stort tal overflødige. En del af maskinerne vil formentlig lidt efter lidt blive ophugget, men de fleste vil foreløbig blive hensat med udtørret kedel.

Helt udrangeret er nogle litra A, K, G, I og O, indtil nu drejer det sig om ca. 80 maskiner. Heraf er halvdelen solgt til de kendte ophugningsfirmaer over hele landet.

En enkelt K- og G-maskine er solgt til privatbanerne, men ingen af de øvrige privatbaner har været interesseret i køb af de gamle loko. Litra A og J-maskinerne er de ældste. Den første J-maskine leveredes i 1872, medens de sidst leverede er fra 1886—93, og det var til banerne i Vendsyssel, men de har også gjort god fyldest på strækningen Struer—Esbjerg, hvor de i halvfemserne fremførte små hurtigtog med en hastighed af 90 km/t. I tyverne forsynedes de yngste af maskinerne med overheder og har siden været anvendt på forskellige strækninger, bl.a. Viborg—Herning, Hobro—Løgstør o.s.v. På Næstved—Ringsted-banen benyttede man i lang tid

Roslev

Bag den gode smag

DOKTOR BAGERI EFTF.

v/ Inga og Peter Bjerk Jørgensen
Vestergade 1 . Jebjerg . (07) 57 43 90

Altid frisk og lækker brød og kager
Prøv vore hjemmebagte småkager

Bestil. på al slags brød modt. gerne

Åben kl. 6.30—21.30 — også søndag

Tirsdag lukket

På gensyn INGA og PETER

J nr. 1. A- og K-maskinerne er vel blandt de loko, publikum bedst kendte. Oprindeligt var de fremskaffet til at fremføre iltogene med, senere fortrinsvis benyttet som persontogsloko. Inden Storstrømsbroen blev bygget, fremførte K-maskinerne eksprestogene Orehoved—Gedser. — Og de kunne let holde tid. Husker, at en gang blev en C-maskine en kortere tid benyttet i Gedser, men de gamle lokoførere var højst utilfredse med dem — de påstod, at de ikke kunne holde køretiden, såfremt ekspresen skulle fremføres med C-maskinen. Litra O-maskinerne kender i hvert fald alle lidt ældre københavnere. Det var nemlig deres skovtursmaskine til Klampenborg. På Kystbanen blev de benyttet meget, men her blev de overbelastet, idet kedlerne i disse loko var for små i forhold til gangtøjet. G-maskinerne er en af de bedste og mest robuste maskiner, banerne nogensinde har haft — de var ikke hurtigløbere, men de kunne virkelig have noget »på krogen«. Og selv om de meget driftige D-maskiner senere kom til, kunne man ikke undvære G-erne, der tog slæbet på sidebanerne. På Gb. havde man nogle stykker, der blev meget benyttet på Godsforbindelsesbanen.

DSB råder i dag over en sund virksomhed. — Rejselysten hos danskerne er stor, og materiellet er i det store og hele godt. Kun kan det knibe lidt med moderne trækraft, men det kommer, inden længe tages My-erne i brug.

SPAREKASSEN

København-Sjælland

sds

PRIVATBANERNE HILLERØD



GRIBSKOVBANEN
Hillerød-
Frederiksværk-
Hundested Jernbane
TELEFON (03) *26 01 23



LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

Lynetter hvert 20. minut fra Jægersborg st.

HILLERØD AUTOLAGER

LARS LARSEN A/S

PV. Salg og service (03) 26 01 91

LV. Salg og service (03) 28 25 55

JØRGEN KOLD

Stærkindevej 37, Vindinge - 4000 Roskilde

Transport af skurvogne, grus og sten m. v.

Ring og opgiv Deres behov

Telefon (03) 35 05 31



P. GRØN

ALEX CHRISTENSEN & SØNS EFTF.

EL-ANLÆG

Håndværkervænget 10 - Hillerød - Tlf. *26 40 41

AISTRUP & Co. A/S

Dag Hammarskjölds Allé 19 - 2100 København Ø

Telefon (01) 38 31 50

Fabrik: Kvistgård

METALFOLIEINDUSTRI EMBALLAGEINDUSTRI

Bent Gerts ApS

Almex - Haldex-Sporrong

Ørnevej 69 . 2400 København NV

Telefon (01) 19 02 11

Stensbjerg modul-facade

Monteringservice

Gøgevænget 11 - 4622 Havdrup

Telefon (03) 38 56 35

GLARMESTRE

HARALD HANSEN & SØN

v/ Mogens Hansen

LUNDTOFTEGADE 116 . KØBENHAVN N

TLF. (01) 83 19 49 - (02) 85 77 27

Bygningsarbejde - Rammeværksted

Blyindfatning - Glasmosaik

Glasforsikring tegnes

DSB bruger

Dixon

gulvvaskemaskiner

Dixon

Bækkeskovvej 68

2700 Brønshøj

tlf. (01) 28 05 66

ELEVATORER - ESCALATORER
NIELSEN - OTIS A/S - TLF. 91 33 03

Poul Anker og Jens Kofoed

Efter adskillige års trange og utilfredsstillende forhold for passagererne ombord på færgerne til og fra »Østersøens Perle«, Bornholm, sker der nu en mærkbar forbedring, idet den første af de to bestilte storfærger til »A/S Bornholms-trafikken« leveres i denne tid, ja, formentlig allerede er leveret, når disse linier læses.

Færgeren, Ålborg Værfts byggenummer 221, fik i september navnet M/F POUL ANKER.

Færge nummer to, Ålborg Værfts byggenummer 222, ventes leveret til foråret, og denne færge vil komme til at hedde M/F JENS KOFOED.

De to nye færger vil erstatte de hidtil anvendte M/S KONGEDYBET (B&W 1952), M/S BORNHOLM (B&W 1961) og M/F ROTNA (x M/F KALLE, Adler Werft, Bremen 1962) og vil således betyde en mærkbar forbedring af ruterne tonnage. Færgerne skal besejle ruterne København—Rønne og Ystad—Rønne. Foruden de to storfærger agter statsrederiet at beholde den hidtil anvendte M/F HAMMERSHUS, der er en relativt moderne bilfærge, bygget hos Jos. Meyer, Papenburg/Ems i 1965.

For ikke-bornholmere kan de nye færgers navne forekomme ganske ubekendte. Men for bornholmere med lokalpatriotisk indstilling er der ingen tvivl om, hvem de to herrer var, som således nu får deres navn knyttet til forbindelsen med moderlandet. JENS KOFOED kendtes dog for en del år siden som navn til færgeren, der tilhørte rederiet »Bornholmsfærgerne af 1962«, et rederi, der startede en rute mellem København og Rønne i konkurrence med det daværende 1866-selskab. 1962-rederiet kunne dog ikke klare sig i konkurrencen og måtte hurtigt opgive, hvorfor »gamle« JENS KOFOED solgtes til DFDS, der omdøbte den til M/F SKIPPER CLEMENT.

Vi vil i det følgende kort præsentere de to herrer POUL ANKER og JENS KOFOED.

Lidt Danmarkshistorie

I 1600-tallet var Europa præget af lange og hårde krige, og Danmark var indblandet i adskillige af disse. En af vore argeste fjender var svenskernes land, og her var i 1654 Karl Gustav blevet konge. Han var krigerisk og det samme

var den danske konge Frederik den Tredie, som håbede på at kunne få revanche over Sverige, efter at hans far, Christian den Fjerde, i 1645 havde måttet afgive store landområder til arvefjenden ved freden i Brömsebro.

Det gik dog ikke efter Frederik IIIs ønske. Svenskerne var ham for overlegne, og i 1657—58 slog svenskerne ham den ene gang efter den anden. Resultatet var freden i Roskilde den 26. februar 1658, hvori der blandt andet stod, at Bornholm blev afgivet til Sverige.

Den bornholmske opstand

Og her begynder »vores« lille historie.

Svenskerne sendte efter overtagelsen af Bornholm tropper til øen, og den øverste ledelse af disse blev givet til den svenske lens- og slotshøvding Johan Printzenskjöld, der »indlogerede« sig på Hammerhus, hvorfra han med hård hånd styrede sin lille stat.

Naturligvis var svenskerne forhadte på Bornholm, og der opstod inden længe en modstandsbevægelse, der arbejdede på at få svenskerne fordrevet fra øen, så den igen kunne blive dansk.

I december 1658 havde Johan Printzenskjöld et ærinde i Rønne, og han havde uden større eskorte begivet sig afsted fra Hammershus. De bornholmske frihedskæmpere var klar over dette, og en aktion planlagdes. Det var hensigten at dræbe lenshøvdingen, inden han nåede Rønne, men af forskellige årsager slog det fejl. Printzenskjöld nåede Rønne og tog ind til borgmester Peder Lauridsen. Mens han sad her, trængte frihedskæmperne ind til ham, slæbte ham ud på gaden og skød ham. Siden belejrede man Hammershus, der inden længe overgav sig, og således havde man allerede den 10. december 1658 herredømmet over Bornholm.

De to hovedpersoner i denne frihedskamp var de to omtalte herrer, POUL ANKER og JENS KOFOED.

POUL ANKER var sognepræst i Rutsker og Hasle og levede fra ca. 1630 til 1697. Han var en stille og rolig mand, der udadtil førte et liv, som det sig hør og bør for en kirkens mand. Efter at have taget teologisk embedseksamen ved Københavns Universitet i 1654, kom han til klippeøen som ung præst. Og få år efter var han som nævnt involveret i øens frihedskamp, efter visses udsagn

endog som den, der planlagde hele aktionen.

I hans senere liv som præst blev han også kongelig skattekommissær, d.v.s. han skulle finde den mest retfærdige måde at fordele borgernes og bøndernes skatter på. I 1685 valgtes POUL ANKER til provst for hele Bornholm, og samme år blev hans søn Hans hans efterfølger som kapellan og vordende sognepræst.

POUL ANKER var gift to gange og fik ialt 5 sønner og 4 døtre.

JENS KOFOED levede fra 1628 til 1691. Han er født og opvokset i Rønne hos velstående forældre, og senere uddannede han sig i handelsfaget i bl.a. Tyskland og Spanien. Faderen var også borgmester, men faldt i 1645 i unåde hos kong Christian IV, hvorfor han måtte flygte ud af landet. JENS, sønnen, måtte derfor træde til og assistere moderen i forretningen. Senere slog han sig ned i Hasle, hvor han giftede sig med borgmesterens datter.

JENS KOFOED var en hidsig natur, og det kom til at koste ham dyrt. I 1657 »kom han til« at dræbe en anden borger på gaden i Rønne. For at opnå udsoning måtte han stille som fri rytter i hæren. Under en forlægning i Køge i december 1658 fik han orlov til at tage hjem til fødeøen, hvor han blev isoleret af ismasserne, så han ikke kunne komme tilbage til sin forlægning.

Under opholdet på Bornholm tog den nationalsindede JENS KOFOED aktivt del i modstanden mod svenskerne, ja, inden længe var han en af de ivrigste. Han fulgtes da også ofte med til planlægning hos POUL ANKER, og han var en af de modstandsfolk, der brød ind hos Johan Printzenskjöld, mens denne opholdt sig i Rønne, og slæbte ham ud på gaden, hvor han blev dræbt. Såvidt vides var det *ikke* JENS KOFOED, der affyrede det dræbende skud, men at han var aktivt med i aktionen, det er der ingen tvivl om.

JENS KOFOED fik for sin indsats benådning af kongen. De følgende år levede han på Bornholm, hvor han fik et par gård som løn for sine fortjenester for riget. Hans liv var præget af det hidsige temperament, hvilket bl.a. skaffede ham et kort fængselsophold og i 1684 også korporlige prygl.

JENS KOFOED var gift to gange og fik ialt ikke mindre end 24 børn, heraf halvdelen sønner. De har senere ført

slægtsnavnet KOFOED videre, og det er blandt andet derfor, der i dag er så mange mennesker på Bornholm, der bærer dette navn.

M/F POUL ANKER og M/F JENS KOFOED bærer altså heltenavne, lad os håbe, de kan leve op til denne ære.

For kildemateriale takkes »Bornholm Tidende« v/ hr. Thomas E. Jensen.

—tl—

De nye færgers tekniske data er følgende:

Længde overalt	121,00 m
Bredde, max.	22,00 m
Sidehøjde til bildæk	7,00 m
Dybgang	5,15 m
Prøvetursfart	20,5 knob
Maskineff. 4x4240 HK =	16.900 HK
Total antal passagerer	1500
Antal køjer	354
Antal personbiler	300

FÆRGENYT

MOLS-LINEN mellem Sjællands Odde og Ebeltoft overførte bil nummer 5 millioner den 21. juni. Ruten er kun godt 12 år gammel, idet den åbnedes i 1966.

Samsøs trafikale problemer

- i sidste århundrede

At Samsø har trafikale problemer, det er vist efterhånden blevet slået fast med syvtommersøm. Men at man også i sidste århundrede havde trafikale problemer, det hører vist glemmebogen til.

Nogle husker dog dette. »Aarhus Stiftstidende« har i en interessant artikel fortalt lidt om forgangne tiders trafik til og fra øen, og heri fortælles bl.a.:

For snart 90 år siden var forholdet anderledes end i dag, da var det staten, der greb ind for at forbedre forbindelserne til Samsø. Det forenede Dampskibs-Selskab, der på dette tidspunkt besejlede øen, fik fra indenrigsministeriet henstilling om at forbedre forbindelserne. Det oplyser brødrene Martin og Michael Hansen, henholdsvis Brundby og København, der har beskæftiget sig med besejlingen af Samsø gennem tiderne.

De forenede Dampskibs-Selskabers besejling af Samsø og Århus blev iværksat to år efter selskabets stiftelse i 1866, på hvilket tidspunkt man allerede havde indledt sejladsen på ruten København—Samsø—Odense.

I oktober 1868 indsættes dampskibene »Vesta«, »Diana« og »Zephyr« med daglige afgang mellem Korsør og Århus via Kolby Kås. Farten havde indtil da været besørget af statens små dampskibe, men åbningen af jernbanestrækningen Århus—Fredericia medførte en sådan stigning i passagerantallet og godsmængden på ruten, at staten i stedet for at bygge nye skibe, sandsynligvis tilskyndet af C. F. Tietgen, overdrog denne til DFDS' mere velegnede fartøjer. Ruten til Århus via Samsø betjentes over Korsør indtil 1875, hvor den nordvestsjællandske bane åbnedes, og man flyttede til Kalundborg og indsatte hjulskibet »Vesta« med daglig forbindelse, idet afgang fra Århus fandt sted ved midnatstid.

Allerede året efter blev afsejlingerne om natten opgivet, og i stedet blev der tre afgang i hver retning om ugen. I 1882 afløstes »Vesta« af S/S »Falster«, der sejlede på ruten til 1891, da det blev afløst af S/S »Malmö«, hentet fra Sundfarten. Imidlertid var der, især på Samsø, stigende utilfredshed med de ikke

HOVEDBANEGÅRDENS GARDEROBE

Leif Jensen

DRAGERFORENINGEN HOVEDBANEGÅRDEN besørger alt

Telefon 15 79 55



i tanken

særligt hyppige afgang, og i 1891 henvendte indenrigsministeriet sig til selskabet hed en henstilling om at forbedre overfartsmulighederne. Selskabet var velvilligt indstillet, men påviste, at ruten næppe kunne bære to dampskibe økonomisk. Resultatet blev en overenskomst mellem staten og selskabet, og staten forpligtede sig til at yde et økonomisk tilskud, samt indenfor en forholdsvis beskeden beløbsramme at dække et eventuelt underskud.

Til gengæld forpligtede selskabet sig til at indsætte de større hjuldampere »Hebo« og »Dronningen« på ruten, begge anskaffet i 1888. De to skibe blev indsat i 1893 med daglige afgang fra begge sider, og i 1905 erstattedes »Hebo« af hjuldampere »Kureren«.

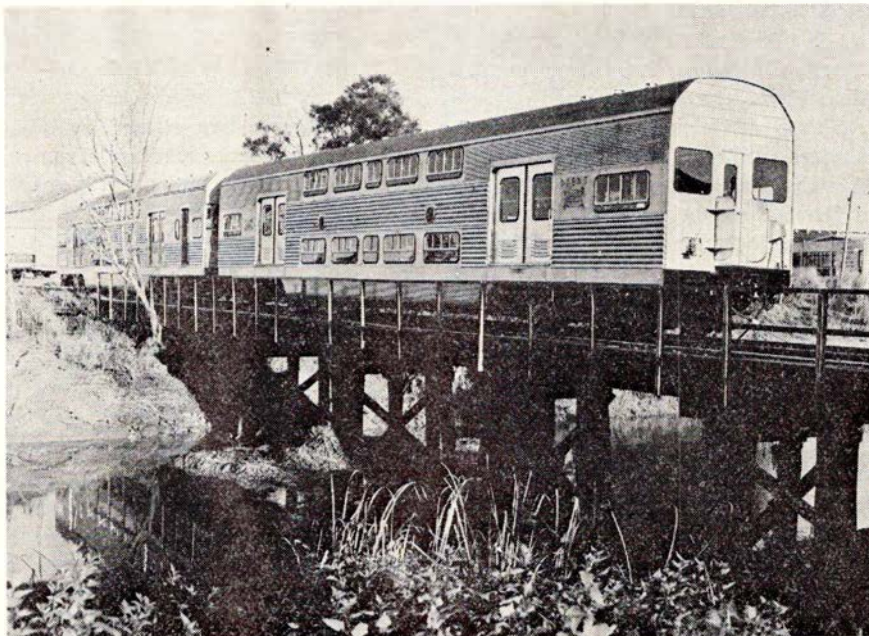
Såvel »Dronningen« som »Kureren« betegnedes som 1. klasses salonskibe, men som alle hjuldampere var de meget sårbare i issejlad, derfor havde indenrigsministeriet forpligtet DFDS til, hvis is skulle indtræffe, at besejle ruten med skrueskibe så længe som muligt. Ved sådanne lejligheder måtte Kolby Kås betjenes med en båd fra skibet, da vanddybden ikke tillod de dyberegående skrudedampere at løbe ind. Tunø betjentes dengang som nu med en lille båd. Hvilke skrueskibe, der under isforhold betjente ruten, vides ikke bestemt, men en ældre samsing kan erindre, at han en isvinter blev »landsat« fra S/S »Ørnen« på iskanten ud for øens kyst, hvorfra passagerer og gods med isbåde blev transporteret ind til land.

Kontrakten mellem indenrigsministeriet og DFDS indeholdt en bestemmelse om, at staten skulle overtage ruten efter et vist varsel. Det kom i december 1912. Indsættelsen af de to nye togfærger »Odin« og »Christian IX« mellem Nyborg og Korsør medførte, at de derværende to ældre hjulfærger »Korsør« og »Nyborg« blev ledige. Den 1. september 1914 overtog statsbanerne Kalundborg—Samsø—Århus ruten og satte de to ældre færger i fart. De viste sig hurtigt uegnede. Det blev bl.a. nødvendigt at anbringe nogle passagerwaggoner på vogndækket for at kunne yde passageerne tilstrækkelig salonplads.

Da Statsbanernes rute Korsør—Kiel blev indstillet på grund af Den 1. Verdenskrig, hentes den lille elegant byggede salondamper »Frey« og hjuldampskibet »Ægir«, som afløste de utilfredsstillende færger. Senere udskiftedes »Ægir« med »Niels Holst«, der sammen med »Frey« betjente ruten, indtil motorskibene »Kalundborg« og »Jylland« blev sat i fart i 1931—33.

AUSTRALSK TEGNEDE

Todækkertog til Paris



Australsk todækkertog af den type, der kører mange af i New South Wales, især omkring storbyen Sydney.

TIL BRUG i den parisiske omegnstrafik er man gået i gang med at bygge et antal australsk tegnede dobbeltdækkertog.

Lignende tog, tegnet af »Commonwealth Engineering Proprietary Ltd.« er allerede indsat i trafikken på banerne omkring Sydney i Australien

Det er i Vesteuropa noget forholdsvis nyt, at man pludselig, i alt fald i større stil, skal til at køre i toetagers vogne. I Østeuropa er det ret udbredt, men her stiller man heller ikke de samme krav til komfort som hos os. Der er det mere kapacitet, der er den afgørende faktor.

I Danmark kendes toetagers vogne ikke. Kun en enkelt serie har været bygget, og det var de berygtede såkaldte »Bismarckvogne« fra omkring århundredskiftet, hvor der var så lavt til loftet, at voksne mennesker nærmest måtte kravle rundt inde i dem.

Disse ulemper påstås de nye australske og franske tog ikke at have. En af årsagerne hertil er bl.a., at man kun gør dem toetagers mellem bogierne, hvorved gulvet i nederste etage kan sænkes ned

til kun få centimeter over skinneoverkant.

I Australien har man siden 1964 kørt med todækkertog. Det var dog først i 1968, da man introducerede en motoriseret prototype, at de rigtig slog an. Her har man placeret al det tekniske i enderne, som kun har én etage.

I Sydneys omegnstrafik erstattes efterhånden de ældre énetages tog nu og i de kommende år af de nye tog, hvorved kapaciteten forøges ganske betydeligt. Hvert tog kan formeres med op til otte vogne.

Hver vogn er 19,27 m lang, 3,04 m bred og 4,37 m høj. Loftshøjden kan derfor, på grund af denne højde, gøres så stor som 1,88 m, noget kun et meget lille fåtal generes af. I hver vogn kan sidde 112 passagerer.

Naturligvis har vognene automatiske døre, panoramavinduer og aircondition. Byggematerialet er rustfrit stål, der giver dem et moderne udseende og letter vedligeholdelsen.

Billedet viser et af togene til Sydney i en tovogns formering.

KONGE OVERFARTEN

Trelleborg - Sassnitz - og andre Østersøjernbanefærgeruter til Skåne

Af Matz Lonnedahl Risberg

1. del

Postskipstrafikken

Allerede i året 1683 etableredes regulær postjagttrafik over Østersøen, nemlig mellem Ystad, der sammen med det øvrige Skåne var blevet svensk et kvart århundrede tidligere, og Stralsund, som også var blevet svensk i forbindelse med Sveriges erobring af Pommern og Rügen. Postjagterne var personførende, men en rejse med disse fartøjer var ikke altid en fornøjelse.

I 1864 flyttedes trafikken, som siden 1924 var blevet udført med dampskibe, fra Ystad til Malmö, idet Södra Stambanan« nu blev tilsluttet »Westra Stambanan« i Falköping, og tog- og skibsforbindelsen blev nu etableret mellem Stockholm og Berlin via Malmö.

I 1866 indviedes jernbanen Ystad—Eslöf, og skibstrafikken vendte for et par år tilbage til Ystad, men allerede i 1868 var Malmö atter udgangspunkt for denne trafik.

1867 var Trelleborg atter blevet købstad, efter at Kong Christian den Fjerde af Danmark havde frataget byen disse rettigheder i 1619, og der fremkom nu planer om at gøre Trelleborg til udgangsstation for skibstrafikken til det sydlige udland. Byen er Sveriges sydligste købstad. Trafikken skulle så gå over den nærmest beliggende tyske landsby, nemlig Sassnitz på øen Rügen, dengang kum et lille fiskerleje. Man kunne derved spare både tid og penge ved den korte overfart, noget der naturligvis var interesse for.

Planerne om etableringen af trafikken over den nye rute kom for i den svenske rigsdag, blev vedtaget, og i 1897 åbnedes den nye postbådforbindelse Trelleborg—Sassnitz

Trelleborg havde fået sin første jernbane i 1875, »Lund—Trelleborgs Järnväg«, LTJ, og fra 1886 fandtes også Malmö—Trelleborgs Järnväg«, MTJ, over Hvellinge. Forbindelse med Stockholm fik LTJ i 1897—99 i form af direkte tog, mens MTJ havde tilsvarende i 1898—99. MTJ havde desuden gode togforbindelser til Göteborg. I Trelleborg byggedes en stor ny station, beliggende ved den såkaldte »Kontinen-

kajen«. Den kom til at hedde »Trelleborg Nedre« i modsætning til Trelleborg Öfre, der var MTJs lokale station.

I foråret 1899 indviede Kong Oscar II en ny jernbane, bygget med henblik på at betjene udlandstrafikken. Denne nye bane »Malmö—Kontinentens Järnväg«, MKontJ, mellem Malmö og Trelleborg overtog herefter pr. 1. maj 1899 de direkte Stockholmforbindelser.

I Tyskland havde Sassnitz siden 1890-erne jernbaneforbindelse med det tyske fastland. Mellem Altefähr på Rügen og Stralsund på fastlandet var der fra 1883 jernbanefærgetrafik med de enkeltsporede færger PRINZ HEINRICH og RUEGEN, fra 1889 også med færgen STRALSUND. På grund af postbådforbindelsen med Trelleborg indsatte De preussiske Statsbaner — KPEV — i 1897 også færgen SASSNITZ og i 1898 yderligere PUTBUS. I 1901 fulgte så RUEGEN (forgængerens med dette navn omdøbtes til SWINEMUENDE, og den blev sammen med PRINZ HEINRICH og STRALSUND indsat ved Oders munding, mel-

lem Swinemünde og Ostswine), i 1905 fulgte BERGEN og endelig i 1920 ALTEFAEHR.

Den nye kontinentrute Trelleborg—Sassnitz åbnedes med den svenske postdamper REX, som desværre tre år senere forliste ved Rügen, hvorved seks passagerer omkom. De øvrige skibe på denne rute var de svenske SVEA, NORDSTJERNEN, skrevet som »NORD«, efterfulgt af en stjerne, PRINS GUSTAF ADOLF og PRINSESAN MARGARETHA samt de tyske FREIA, ODIN, HERTHA og IMPERATOR.

»Malmö—Kontinentens Järnväg« (MKontJ) trafikeredes af fire hurtigtogslokomotiver med akselrækkefølgen 2'B, MKontJ nr. 1—4, og et 1'C godstogslokomotiv, MKontJ nr. 5, sidstnævnte indkøbt fra »Malmö—Tomelilla Järnväg« i 1901. Af de fire hurtigtogslokomotiver adskilte det ene MKontJ nr. 1 sig fra de øvrige ved at have en drivhjulsdiameter på 2000 mm og en maksimalhastighed på 90 km/t.



Stralsund—Altefähr færgen PUTBUS.

Foto: Verkehrsmuseum Dresden/Arkiv: M. Lonnedahl-Risberg.

Perioden til og med Anden Verdenskrig

Allerede ved indvielsen af »Malmö—Kontinentens Jernvæg« i 1899 havde Kong Oscar II af Sverige udtalt sympati for tilvejebringelsen af en jernbanefærgesforbindelse mellem Trelleborg og Sassnitz, et spørgsmål, der så småt var ved at vinde interesse i vide kredse. Både fra svensk og tysk side var man positivt indstillet overfor etableringen af en sådan dampfærgesforbindelse, idet den bl.a. ville give mulighed for at kunne rejse direkte mellem Stockholm og Berlin uden omstigning undervejs.

Ved årsskiftet 1908—09 nationaliseredes »Malmö—Kontinentens Jernvæg«, og den 6. juli 1909 indviedes den nye jernbanefærgerute Trelleborg—Sassnitz under det festligt klingende navn »Kungsleden« eller på dansk »Kongeoverfarten«. Indvielsen skete med pomp og pragt under nærværelse af såvel Kong Gustav V som Kejser Wilhelm II. I Trelleborg flagedes i hele byen, og de fleste af indbyggerne var naturligvis samlet på havnen for at tage del i festlighederne.

I såvel Trelleborg som Sassnitz var der bygget to færgeljer med tosporede færgeklapper. Den nye Trelleborg Færgestation og færgeljerne var bygget syd for Trelleborgs »Nedre« og den tidligere Kontinentkaj. Også i Sassnitz var færgeljerne anlagt syd for de tidligere postbådes anlægspladser. Fra Sassnitz station var der allerede i 1897 anlagt en hestekoformet havnebane til Sassnitz Havn. Vogne fra færgerne skifter køreretning i såvel Sassnitz Havn som på Sassnitz station på vej mod Stralsund. Færgeljerne i begge havne var — som det dengang var skik og brug — forsynet med statelige portaler for at kunne løfte færgeklapperne, og i Trelleborg er disse portaler i tidens løb blevet symbol for byens tilnavn »Porten til Kontinentet«.

Svenske Statsbaner (SJ) og Preussiske Statsbaner (KPEV) bestilte hver to dampfærger til den nye rute. Af disse var de to tyske, men kun den ene svenske leveret til indvielsen. KPEVs færger byggedes på Vulcan Skibsværft i Stettin, og de døbtes DEUTSCHLAND og PREUSSEN. Den leverede svenske hed DROTTNING VICTORIA og var bygget på det britiske værft »Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd« i Newcastle-upon-Tyne. Den anden svenske færg, KONUNG GUSTAF V, byggedes i Sverige af »Lindholmens Verkstad AB« i Göteborg og leveredes året efter, i 1910.



Postkort fra mellemkrigstiden reklamerer for »Østersøbroen«.

Arkiv: -tl-.

De fire færger var statelige at se på, og de var på den tid Europas største jernbanefærger.

Færgerne var ikke helt ens. De tyske var 113,8 m lange, DROTTNING VICTORIA 113,3 og KONUNG GUSTAF V 113,5 m. Om fenderlisten var færgernes bredde 16,3 m, og bruttovægten var for DEUTSCHLAND 2882 BRT, for PREUSSEN 2840 BRT og for de svenske ca. 3.000 BRT. Hver færg havde omkring 5.800 HK, hvilket kunne give en marchhastighed på omkring 16 knob.

Passagerfaciliteter fandtes såvel over som under vogndækket, og disse var inddelt i I, II og III klasse med plads til ialt ca. 1.150 passagerer, et tal, der dog senere ændredes til 750 og senere igen til 975.

På vogndækket fandtes to spor med en effektiv sporlængde på ialt 167 meter. Færgerne havde i modsætning til fx. færgerne på ruten Gjedser—Warnemünde helt lukket forskib, hvad der med rette gav dem betegnelsen »Højsøfærger«. De kunne derfor kun laste og

losse over agterenden, der var forsynet med manuelt betjente porte. Kommandobro og styrehus fandtes såvel for som agter, hvilket gav mulighed for at svaje på reden i stedet for i de smalle havne.

Udseendet var stort set ens for de fire færger, dog havde de tyske en mere afrundet stævn end de svenske. Dette gav de svenske et udseende, så man fik indtrykket af et højere skrog. Yderligere var der mindre forskelle i agterender mellem SJs og KPEVs færger. Hver færge havde to slanke, høje skorstenene, der var malet, de tyske gulbrune med sort top og de svenske i den samme farve, som DSBs færger dengang havde på overbygningen, ligeledes med sort top.

Var vejret dårligt med storm, var færgerne nødt til at svaje inde i Trelleborgs havn. Dette voldte problemer, idet de gamle færger ikke havde den manøvredegnethed, vi i dag kender fra nutidens fartøjer. Derfor indkøbte SJ en brugt bugserdamper, den i 1899 byggede UNTEWESER 15, og omdøbte den til TRELLEBORG SJ. Det var en lille hvid damper med hvid overbygning, sort skrog og høj, smal gul skorsten med sort top. Såvel overbygning som skorsten blev senere malet lysebrun — »Flødechokoladebrun«. TRELLEBORG SJ var 31,8 m lang, 6,2 m bred og var på 154 BRT.

Under normal trafik sejlede med én svensk og én tysk færge to ture i hver retning i døgnet, altså ialt fire dobbeltture i døgnet. Hver færge sejlede seks uger, hvorefter den lå stille lige så længe. Ofte krævede behovet dog indsættelse af ekstrarærger, og der kunne så udføres ekstrature med en af de færger, der lå stille.

Under Første Verdenskrig toges DEUTSCHLAND ud af ordinær trafik en periode. Iøvrigt medførte krigen ikke videre afbrydelse i trafikken, dog blev de to svenske færger en kort periode i 1914 sendt til Stockholm, men trafikken blev i stedet bestridt af Dampskibsselskabet Øresunds nybyggede MALMÖ og »Svenska Rederi AB Öresund«s ÆOLUS.

De hårde isvintre 1923—24 og 1928—29 gav store problemer på Kongeoverfarten. Man bestemte sig derfor til at anskaffe en jernbanefærge, der kunne fungere som isbryder. Den byggedes hos »Deutsche Werke Kiel AG« i Kiel og søsattes i oktober 1930. Færgen færdiggjordes af »AB Lindholmen-Motala« i Göteborg og indsattes i ordinær trafik i 1931. Den fik navnet STARKE og var under svensk flag. Det var også en

dampfærge, og den havde en maskinydelse på ca. 5.500 HK, hvilket gav en servicefart på 13,5 knob. Bruttotonnage var 2459 BRT. Færgens længde var 94,1 m, og bredden var 16,3 m. Der var tre jernbanespor med en samlet effektiv sporlængde på 195 m. Det var af samme årsag nødvendigt at ombygge færgeklopperne i begge færgehavne, så de blev tresporede. STARKE var hovedsagelig bygget som godsfærge, men den måtte medføre 113 passagerer. Den adskilte sig væsentligt fra de øvrige færger ved at have åbent vogndæk og oprindelig kun én skorsten.

STARKE var som isbryder lidt af en skuffelse. Dens evne til at forcere ismasserne var ikke fremragende, ja, man sagde, at de gamle større færgere bedre kunne komme baglæns gennem isen, end isbryderen kunne.

I 1933 var elektrificeringen af hele »Södra Stambanan« fra Stockholm til Malmö og videre til Trälleborg færdig. Hidtil havde man anvendt små dampdrevne rangerlokomotiver til at udføre færgerangeringen i Trälleborg, og på hovedbanen var det også damplokomotiverne, der dominerede. Nu blev alle disse udskiftet med elektrisk traktion, til rangering det trekoblede litra Ub og som toglokomotiver litra D, et 1'Cl'-købet kobbelstangslokomotiv, der først i disse år så småt er ved at forsvinde fra SJs strækninger.

I Sassnitz rangerede man med KPEVs 1'CT-lokomotiver, litra T 11 og T 12. Som toglokomotiver anvendtes den kendte type T 18 — et 2'C2'T-lokomotiv.

Ved dannelsen af Deutsche Reichbahn i 1920 omlitredes T 11- og T 12-lokomotiverne til type 74 og T 18 til type 78. Senere anvendtes mellem Sassnitz og Altefähr også type 62, også et 2'C2'T-lokomotiv.

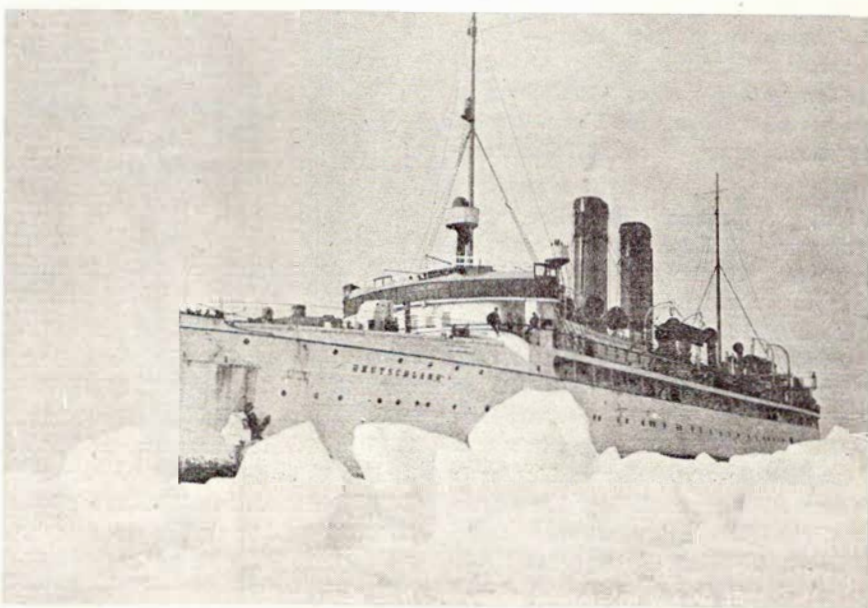
I 1936 erstattedes færgeforbindelsen Stralsund—Altefähr med den faste forbindelse »Rügendamms«, og dermed forkortedes rejsetiden Stockholm—Berlin til 18½ timer.

Under Anden Verdenskrig blev trafikken temmelig dramatisk. På et tidspunkt, hvor færgerne DEUTSCHLAND og KONUNG GUSTAF V sejlede sammen i rum sø, torpederedes DEUTSCHLAND, og KONUNG GUSTAF V måtte »krydse«, for ikke også at blive ramt. DEUTSCHLANDS agterende ødelagdes, hvorved 18 passagerer dræbtes. Det lykkedes at redde færgen til Trelleborg, hvor den blev repareret.

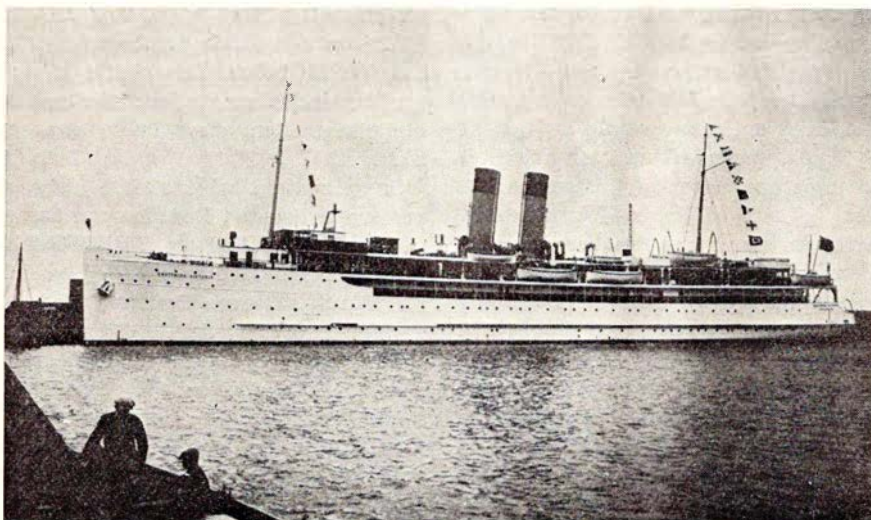
I februar 1942, da STARKE brød is for KONUNG GUSTAF V, skete der en mineeksplosion i umiddelbar nærhed af STARKE. Det medførte, at færgens bundventiler ødelagdes, og vand trængte ind og medførte forlis. Samtlige ombordværende reddedes ombord i »Kongen«.

Passagertrafikken mellem Trelleborg og Sassnitz indstilledes i juni 1942, mens godstrafikken fortsatte, men i september 1944 indstilledes også den.

DROTTNING VICTORIA indkaldtes som mineudlægger, den blev malet grå og fik luftværnskanoner. DEUTSCHLAND og PREUSSEN anvendtes til at evakuere lokomotiver fra Polen til Tysk-



Dampfærge DEUTSCHLAND under svære isforhold i 1924. Foto: Trelleborg Museum.



D/F DROTTNING VICTORIA i Trelleborg i 1931. Foto: Johnson/Trelleborgs Museum.

land, inden russerne invaderede området. I denne anledning byggede man jernbanefærgelejer i bl.a. Danzig.

Efterkrigsruterne

STARKE var blevet bjerget i 1943, og i årene indtil 1945 ombyggedes den ved Kockums Værft i Malmö. Den forlængedes 18,7 meter, udrustedes med en femte dampmaskine og fik en ekstra skorsten. Stævnen, der havde været spids og lodret som på de øvrige færger, fik en lidt mere moderne udformning og forsynedes desuden med et blå ovalt mærke med vingehjul i gult, akkurat ligesom på MALMÖHUS, der samme år byggedes hos Kockum i Malmö. STARKEs længde var nu 111,8 meter, den samlede sporlængde 255 meter og bruttotonnagen 3.092 BRT. Det tilladte passagerantal blev efterhånden 244, efterhånden som redningsudstyret øgedes. I de tilfælde, hvor STARKE medførte passagervogne, som på grund af sidesporenes lille kurveradius måtte anbringes på midtersporet, begrænsedes den effektive sporlængde til 242 meter, idet passagervognene skulle lastes sidst og losses først.

Den første jernbanefærgerute mellem Sverige og Kontinentet efter Anden Verdenskrig opstod i november 1945 mellem Trelleborg og Gdansk (Danzig), hvor det færgeleje, der var bygget under krigen, sattes i stand. Derved var det muligt at modtage de 1.300 svenske godsvogne, som Polske Statsbaner lejede af SJ.

I april 1946 åbnedes den første regulære jernbanefærgerute mellem Sverige og Polen, nærmere bestemt til Gdynia. Over denne rute førtes direkte sovevogne fra Stockholm til Warszawa, i en kort periode endog til Budapest, Beograd, Sofia, Prag og Zebrzydowice. Rejserne mellem Trelleborg og Gdynia varede i gennemsnit 19 timer.

Men i 1948 forkortedes ruten til Polen, idet Odra Port ved Oders munding blev ny færgehavn. Overfartstiden kunne nu nedsættes til ca. 8 timer. Fra og med maj 1950 indsatte PKP (Polskie Koleje Pánstwowe = Polske Statsbaner) en godsfærge på ruten Trelleborg—Odra Port.

Denne polske færge hed KOPERNIK og havde en fortid ved de Mecklenburgske Statsbaner, hvortil den i 1903 var

HER GØR VI HOLDT

Undgå besværet – lad os afholde Deres fester ...

KYSTKROEN AJSTRUP STRAND

Telefon (06) 93 14 35 – (06) 52 02 90

Her er maden i topklasse og kaffen frisklavet – Lad os arrangere Deres udflugter, firmafester og lign.

Med venlig hilsen

AASE og SVEND SCHOU

(nyt værtpar)

Ring og få et godt tilbud !

Læg kursen Nord/Nordøst – så klarer vi resten for Dem

RESTAURANT EGÅ MARINA

Drejer det sig om forretnings-, firma- og familiefrokoster – ring og bestil bord på telefon (06) 22 55 61

Egå Havvej . 8250 Egå

Stedet hvor man holder ind – når man kører ud

RESTAURANT »LANDLYST«

Sundstrup . Skals . tlf. (06) 69 71 52

Altid veltillavet mad og kaffe Cafeteria – restaurant – ugentlig dans juni-juli og august dans hver aften Selskaber modtages Indtil 30 pers.

Ring og hør. – Med venlig hilsen Birtha og Thorsten Laursen

Hvor maden er i topklasse

HOTEL KNABERHUS

Ålestrup . Tlf. (08) 64 14 66

Lad os arrangere Deres fester til enhver lejlighed.

Stedet, hvor man kommer igen

MARIBO

har smukke rekreative områder – ligger direkte ved Fugleflugtsliniens motorvej – byggemodne parcelhuse- og industrigrunde

Busser og tog trafikerer alle de smukke steder på Lolland Selskabskørsel i moderne turistbiler
Telefon (03) 88 17 99



A/S LOLLANDSBANEN

– altid til tjeneste

Randers

Top
Kvalitet
Og
Betjening!



Rådhusstræde 6 . 8900 Randers

Stedet for moderne hårpleje

SALON »VESTERLED«

Vilhelm Thomsensplads 1 . Randers

Tlf. 42 34 41

Moderne klippeteknik

Spec.: Den nye Envolia permanent

På gensyn!

SALON VESTERLED

Kør ind til

CHEVRON

Viborgvej 46 . Randers . Tlf. 42 64 75

Benzin - Olie - Smøring - Autotilbehør

Alt i autoreparationer udføres

Husk vor kiosk med alt i blade -

aviser - kaffe - tobak - chokolade

Åben hver dag kl. 7-20, søndag 8-20

Hørning

Et besøg værd - Motel og Modecenter

»MIRANDA«

den tidl. dekoratørscole v/A 10

Hørning - tlf. (06) 9224 00

Besøg vor pub - altid frisklavet kaffe

m/ hjemmebag eller en drink - mo-

derne motel - rutebil til døren hver

halve time - på gensyn!

design

GARDINER

Butikstorvet 13 - Hørning

Tlf. (06) 92 20 22

Venlig hilsen

VIBEKE og ERIK HOLDT

bygget af »Schichau AG« i Danzig. Fær-
gen hed oprindeligt MECKLENBURG og
var bygget til ruten Gjedser—Warne-
münde. Den var 86,9 meter lang, 17,7
meter bred og kunne skyde en fart af
13½ knob. Vogn-dækket var udrustet
med to jernbanespor på tilsammen 125
meter, og på Gjedser—Warnemünde
overfarten kunne der rangeres over så-
vel for som agter. Efter det tyske sam-
menbrud i 1945 lagde russerne beslag på
færgeren og omdøbte den til TURGENEV.
I 1947 overlod de den til Polen, der gav
den navnet WAZA, senere omdøbte de
den til KRUSZEWSKI, for endelig i
1950 at give den navnet KOPERNIK.

Da jernbanefærgelejerne på den
dansk-tyske rute ikke var af samme ty-
pe som de svensk-polske, etableredes et
provisorisk sporskifte på færgerens agter-
ende, hvorved det blev muligt at ran-
gere ombord alene på færgeklappens
midterspor. Yderligere forsynedes agter-
enden med en slags »vinger«, så den var
i stand til nogenlunde at udfylde færge-
lejet og derved skabe bedre stabilitet.

KOPERNIK var hvidmalet. Rundt om
de to, tæt efter hinanden siddende slan-
ke skorstene var monteret en slags kap-
pe, som var hvidmalet. De to skorstene
så således ud, som om der kum var én.
Om kappen var et rødt bånd med hvide
kanter monteret, og på dette var an-
bragt et skjold med et stiliseret vinge-
hjul og bogstaverne PKP i hvidt. Kap-
pen gav færgeren et mere moderne ud-
seende, men det var upraktisk, så inden
længe fjernedes det, og skjoldene mon-
teredes direkte på de to gulbrune skor-
stene med sorte toppe.

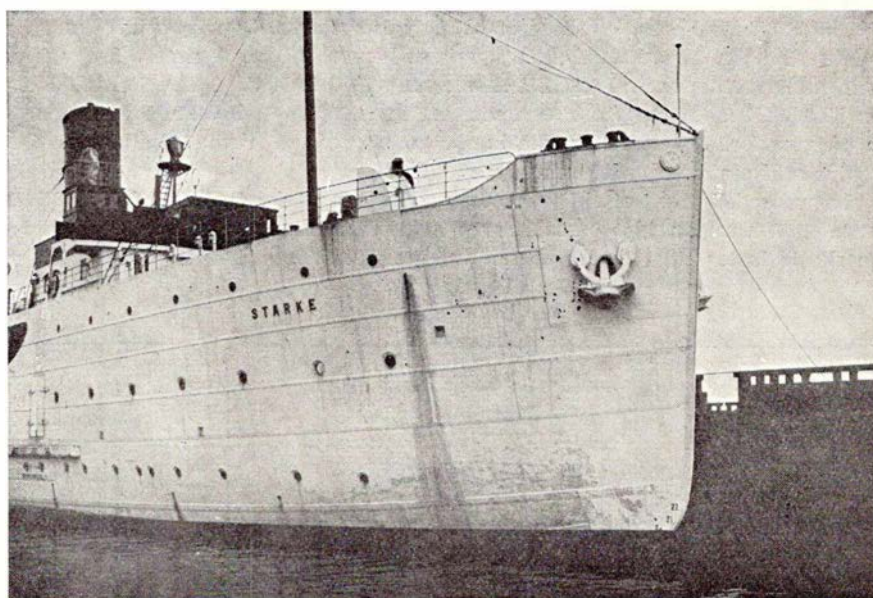
Nytårsaften 1953 afgik D/F KOPER-
NIK som den sidste jernbanefærge fra
Sverige til Polen. Der skulle gå over
tyve år, inden en ny jernbanefærgefor-
bindelse mellem disse lande atter eta-
bleredes.

Sassnitz var i krigens sidste dage ble-
vet sønderbombet. Desuden var færgerne
DEUTSCHLAND og PREUSSEN —
ligesom MECKLENBURG — blevet be-
slaglagt af russerne. Senere skal de væ-
re blevet set et sted i det Fjerne Østen.

Efter forhandlinger med russernes mi-
litæradministration reetableredes jernba-
nefærgetrafikken mellem Sverige og
Tyskland atter i juni 1947, idet den
første færge sejlede fra Trelleborg til
Warnemünde. Det vestre leje i Warne-
münde forsynedes med en pontonfærge-
klap, hvilket var nødvendigt af hensyn
til færgekonstruktionen på de svenske
færger. Pontonklappen var svensk og
bar betegnelsen »Schwedische Staats-
bahnen«, og den var bugseret til Warne-
münde af slæbebåden TRELLEBORG
SJ.

I 1948 begyndte DROTTNING VIC-
TORIA, KONUNG GUSTAF V og
STARKE atter at sejle til Sassnitz, men
i perioden oktober 1952 til august 1953
var de påny henvist til Warnemünde.
Siden august 1953 har Sassnitz været
anløbshavn uden afbrydelse.

I 1951 forsynedes STARKE med olie-
fyring, i 1952 fulgte så DROTTNING
VICTORIA, og i 1953—54 var det KO-
NUNG GUSTAF Vs tur. Som bekendt
var Tyskland blevet delt efter Anden
Verdenskrig, en tiltagende bilturisme
var begyndt, og SJ havde derfor startet



D/F STARKE i oprindelig tilstand.

Foto: Johnson/Trelleborgs Museum.

en sommerrute til Travemünde i Vesttyskland i juni 1953 I den anledning var DROTTNING VICTORIA og KONUNG GUSTAF Vs åbne sidedæk blevet lukkede og forsynede med flyvestole. Samtidig fik DROTTNING VICTORIA nye tykkere skorstene, og alle færgerne males grønne under fenderlisten.

Trelleborg—Travemünde var udelukkende en rute baseret på automobiler. Da der intet færgeleje var i Travemünde, forsynedes færgerne med sideporte, så bilerne kunne køre ud og ind, direkte til og fra kajen. Kahytspladsen øgedes ved opstilling af sovevogne på vogndækket. Som godsfærge og med vogndækket træbelagt kun i agterenden egnede STARKE sig ikke til denne rute, og den har derfor aldrig været i Travemünde.

(fortsættes i næste nummer).

Juridiske konsulenter

Sagførerkontoret I Ryomgård

ADVOKAT ERIK DYNESEN
Tlf. (06) 39 44 00

ADVOKAT FREDDY DAM

Møderet for Landsret
Viby Centret 20 A . 8260 Viby J.
Kontortid 9-16, torsdag 9-18
Telefon (06) 11 40 00

Viborg

Smarte piger går i

SHOP ITALIA

St. Sct. Pederstræde 10 . Viborg
tlf. 62 97 36

Alt indenfor moderne damekonfektion
Kig ind og få en tøjsnak

En blomsterhilsen gør altid lykke
- lad den være fra

WELLERs BLOMSTER

Sct. Mathiasgade 22 . Viborg
tlf. 62 10 85

Altid friske blomster - Fikse visit-
buketter - Moderne binderi -
spændende eksotiske blomsterarrange-
menter udføres til enhver lejlighed

Vi handler hos

»HOS LASSE«

Nytorv 2 . Viborg . tlf. 62 61 55

Tobak - Vin - Aviser m. m.

Sjovt og anderledes

»RANIS« BUTIK

Sct. Mathiasgade 74 . Viborg
tlf. 62 70 71

Smarte ting i orientalsk tøj
Gaveartikler - Egen import - Kig ind

Blomsterforretningen

»PALÆ«

Mathiasgade 47 . Viborg . tlf. 62 13 48

Alt i årstidens friske blomster - krans-
- dekorationer - bære- og kistepyntning
- moderne binderi

BLOMSTER-HUSET

laver også

KRANSE - BÅREBUKETTER
BÅREDEKORATIONER

SKIVEVEJ 59 . VIBORG . 62 18 43

Verdens mest ensomme jernbane ligger i Australien

Normalt plejer amerikanerne at være først fremme, når ord som størst, mest, hurtigst osv. skal anvendes, ja, i det hele taget når der skal sættes rekorder.

Australien kan dog prale af at have én rekord, nemlig ved at have, hvad der med rette kan betegnes som »Verdens mest ensomme jernbane«.

Jernbanen ligger i det nordlige Queensland, den er 94 miles, ca. 150 km, lang, og den har ingen som helst forbindelse til nogen anden form for jernbane. Endestationerne hedder Normanton og Croydon, og begge disse to byer er, hvad der på godt gammelt dansk betegnes som »huller i jorden«. Normanton har omkring 750 indbyggere, og Croydon har kun omkring 150. Mellem byerne bor praktisk taget ikke ét øje, så det er ikke det store befolkningsunderlag, der er skyld i banens eksistens.

At den i det hele taget blev bygget, skyldes nogle nu nedlagte guldminer

ved Croydon. Man havde ingen transportmuligheder derfra, så derfor anlagde man imellem 1888 og 1891 banen til flodhavnen i Normanton. Skinnerne anlagdes for en stor del på jernsveller, og størstedelen af disse ligger endnu den dag i dag. Kun hvor floden har skabt tæring i jerne, er svellerne udskiftet med nye.

I banens glansperiode kørtes tre blandede tog dagligt i hver retning. Desuden kørtes efter behov både gods- og passagertog ekstra. For minearbejderne kørtes også bolig-arbejdssted, men dette ophørte så tidligt som i 1907. Til trafikken havde man ialt 6 damplokomotiver til rådighed, desuden fem personvogne, to rejsegodsvogne og 68 godsvogne.

Men lykken varede ikke ved. Guldminer er ikke, hvad guldminer har været. Allerede i 1905 begyndte guldmængden at mindske, og i 1918 lukkede den sidste mine. Dette medførte naturligvis en affolkning, så i 1920 opnåede banen

Bladets læsere, annoncører og medarbejdere samt de mange, der også i år har vist »Jernbane-Bladet« deres interesse, ønskes herved en glædelig jul og et godt nytår.

Redaktionen.

Sjælland

MISSIONSHOTELLET

Slotsgade 5 - Hillerød
Tlf. (03) 26 01 89

TOFTES BOGHANDEL

Slotsgade 22 . Hillerød
Telefon (03) 26 01 32

A/S Holbæk Eksprestrykkeri

Lundemarksvej 18 . Holbæk
Offset - Bogtryk

Maskinfabrikken

JØLEMO ApS

Vandtårnsvej 85 . 2860 Søborg
Lev. til DSB

TRIER PEDERSEN A/S

- stedet for alt elektrisk -
Blegstræde 2 . 4300 Holbæk
Telefon (03) 43 01 99
El-installationer af alle arter

Frederiksberg Karosserifabrik

Aktieselskab
Telefon (01) 85 22 55
Vingelodden 1 . 2200 København N

Smarte voksne piger går i tøj fra

BETHs KJOLER

Byvej 13 . Hammersholt . (03) 27 29 65
Stort udvalg i kjoler - nederdele -
bluser - slacks - buksesæt - stort udv.
I selskabstøj str. 36 til 60.
Kig ind og få en god personlig
betjening

Vejen til bedre kondi går gennem

**Allerød
idræt ApS**

AMTSVEJ 5
3450 ALLERØD - TLF. 03 - 27 37 74

Alt indenfor sportssko og beklædning
Specielt i Hummel - På gensyn!
Hvor sportsfolk mødes -
Amtsvejens Sportsshop

Gå hellere straks i

ALLERØD LEGETØJ OG HOBBY

M. D. Madsensvej 1 . Tlf. (03) 27 40 27
Pædagogisk legetøj - samlesæt -
Alt i hobby i de kendte mærker

Vore funktionærer handler i

ALLERØD BLOMSTER

Rønne Allé 4 . Tlf. (03) 27 61 40
Grønne planter - afskårne blomster -
kranse - dekorationer m.m.
Spec.: Brudebuketter - visitbuketter
Kun én kvalitet - den bedste

Smarte voksne piger går i tøj fra

»CHERIE«

Ulrikkenborg Plads 10 . Lyngby
tlf. (02) 88 57 77

Det store udvalg i nederdele - bluser -
kjoler - bukser - selskabstøj
Kig ind og få en tøjsnak

C. STEINMETZ & SØN

Blikkenslager - sanitet - skiffer
bygningsarbejde
Udfører arbejder for DSB
Lindegårdsvej 37 . Charlottenlund
Telefon ORdrup 704

Estatens folk handler hos

SLAGTERMESTER SLOTH

(Vasecentret)
Vasevej 76 . Bistrup . Tlf (02) 81 11 73

Kød - flæsk - velhængt oksekød -
delikatesse med alt i hjemmelavede
specialiteter - smørrebrød - platter -
alt til det kolde bord - åben alle ugens
dage - Køb det bedste - det gør vi

Bag den gode smag

»KONDITORIET«

Virum Stationsvej 141 . Virum
tlf. (02) 85 83 44

Alt i lækkert brød og kager - prøv vore
friskbagte småkager - det store ud-
valg i specialbrød.

Med venlig hilsen
Jytte og Vagn Nymand

Spis frugt fra

VIRUM FRUGT

Geels Plads 28 . Tlf. (02) 85 25 20

Alt i årstidens friske frugter og grønt-
sager - blomster

Kun 1. kl.s varer

BIRGIT NIELSEN

Tandlæge

Søndervangen 47, 1. - Birkerød
Tlf. (02) 81 69 09

Konsultation efter aftale

Stedet for moderne hårpleje

SALON ANTOINETTE

Hovedgaden 19, 1. sal, (ovenover Han-
delsbanken) . Birkerød . (02) 81 13 23

Bliv en ny kvinde - kom ind og få en
smart klipning - permanent med man-
delolie, der styrker håret - kvaliteten
er i toppen og priserne i bunden.

Lukket hver tirsdag
Spec.: moderne klippeteknik

kun at transportere 12 tons gods og 36 passagerer — pr. uge!

Naturligvis var dampdriften med så ringe transportbehov for dyr. Banen anskaffede derfor allerede i 1922 et motorkøretøj af primitiv art, men absolut dueligt. Det var en bil, der ombyggedes til skinnedrift.

I 1929 opgav det sidste damplokomotiv »ævret«, og siden da har motortrækraften været enerådende på banen.

Som sagt anskaffede man en ombygget bil i 1922, men i 1929, da dampdriften blev opgivet, erstattedes den af en 45 hestes benzindrevet motorvogn, opbygget på chassiset af en AEC lastbil. Endelig i 1964 fik man det nuværende køretøj, som også er opbygget på et lastbilchassis. Det er en bogiemotorvogn, der er forsynet med en 102 hestes dieselmotor. Men tro nu ikke, at motorvognen er bygget i 1964, nej, den stammer skam fra 1934!

Måske allerede det, der nu er fortalt, giver et indtryk af banens ensomhed. Toggangen er heller ikke særlig intens, idet der kun køres ét togpar — om ugen! Hver onsdag og torsdag triller motorvognen frem og tilbage mellem de to endestationer, som regel medbringende én eller højst to godsvogne. Af godsvogne har banen nu kun fire tilbage. Turen varer som regel ca. 4 timer, men undervejs standses der en enkelt gang »for at strække benene«. Dette kan nok også være nødvendigt. Ganske vist viser køreplanen fem standsninger undervejs, men de eksisterer mere af navn end af gavn.

Som ved alle privatbaner er det ikke personale, man svælger i. Hele styrken består af 8 ansatte, heraf 6 som banearbejdere. Af de to resterende er den ene en portør, der går til hånde efter behov. Den sidste mand udgør banens ledelse, han er stationsforstander, billetsælger, regnskabsfører, motorfører, mekaniker og banemester.

Banens præstationer i denne bilismens tidsalder er ikke just imponerende. Det egentlige tog befordrer som regel omkring fem(!) passagerer og ca.

fire tons gods. Undervejs passerer man en vandkran, der sidst anvendtes i 1929 (!), og Normanton station synes at være, ganske som om Dronning Victoria lige havde indviet den — altså ren stilmæssigt, ikke vedligeholdelsesmæssigt! En stor perronhal giver tørvejr og ly for mængden af passagerer, og den dækker også perronsporene. Stationen er da også fredet, og når — eller hvis — den lille bane en dag nedlægges, skal stationen fortsat bevares.

Mange vil nok spørge, hvorfor en sådan bane fortsat eksisterer. Det kan såmænd godt forklares. Man har endnu ikke formået at bygge en vej mellem de to byer, og banen er således den eneste forbindelse, der er fra Croydon til Normanton. Vejen er dog under projektering, så inden længe vil den bane, der i dag kan betegnes som »Verdens ensomste jernbane« , sikkert kun figurere i historien og i dette blads spalter.

Men indtil da vil den lille motorvogn fortsat hver uge køre sin dobbelttur, som den har gjort det gennem mange år. Og indtil da vil »Verdens ensomste jernbane« være banen mellem Croydon og Normanton.

NYT fra udenlandske baner

USA. »Penn Central Transportation«, engang et stort jernbaneselskab i USA, har nu definitivt opgivet jernbanedrift for at hellige sig pipelines, Fritidsanlæg, skønhedsklubber og voksfigurkabinetter. Sandt at sige en ret omfattende strukturændring!

ENGLAND. »Nene Valley Railway« hedder en engelsk museumsbane, der har den specialitet, at den trafikeres af et stort antal ikke-engelske damplokomotiver. Blandt lokomotiverne kan nævnes DSB F 656, SJ 1178 og 1928 samt franske SNCF 230 D 116. Desuden tyske DB 64305.

Skive

EKSPORTCAFEEN

Brårupgade 6 . Skive . (07) 52 46 39

Her er kolde drinks — eller et godt stykke mad.

Kom ind og få en pot billard

Hvor venner mødes

»KRAKKE«

Kælder bodega . Frederiksgade 8
Skive . tlf. (07) 52 08 20

Lad også det blive Deres fristed — vi hygger om Dem. — Åben 10-02

Med venlig hilsen Inger og Jan Krak

Hvor venner mødes

RESTAURANT »WESTEND«

Vestergade 7 . Skive . (07) 52 31 76

Her er hygge og stemning — lad også

Westend blive Deres fristed.

Med venlig hilsen ANNE JACOBSEN

Gå ikke forgæves — gå hellere til

MISTER

Boysen . Adelgade 7 . Skive

Telefon (07) 52 05 27

Smarte og moderigtige habitter til mænd i alle aldre og størrelser. Kvalitetstøj til rimelige priser. Kig ind og få en tøjsnak uden købetvang.

»SØRENS« AUTOVÆRKSTED

Voldgade 12 . Skive . (07) 52 66 21

1. kl.s reparationer udføres på alle bilmærker — hurtigt og samvittighedsfuldt

Deres ting er i sikre hænder hos

SKIVE BUDCENTRAL

Brårupvej 55 . Skive
tlf. dag 52 43 00 . aften 52 51 19

De ringer — vi henter og bringer

Tandlæge

ROBERT KRISTENSEN

Nørregade 42 . Skive

Tlf. (07) 52 01 02

Konsultation efter aftale

KLOCH's

Begravelsesforretning

Alt vedr. begravelse og ligbrænding ordnes over hele landet

J. H. Bechmann — Møllegade 2 . Skive

tlf. (07) 52 01 50 — Stoholm 54 10 27

Vi ordner også for
Dansk Ligbrændingsforening

Vær smart klædt på i tøj fra

BUTIK »LILLIAN«
Gl. Munkegade 2 . Århus . tlf. 12 39 39

Børnetøj str. 0-16 år - og til voksne har vi håndtrykte kjoler og busseronner - Har De specielle ønsker klarer vi også det - vi syr gerne efter individuelle ønsker - kig ind og få en tøjsnak

Smarte og prisbevidste piger handler i
MODE STRIK

Nørre Allé 62 . Århus . tlf. 12 67 61
Slacks - Nederdele - Pyntebuser -
Strikbuser - Trusser - BH m. m.
Kig ind - det vi ikke har i vinduet,
har vi indenfor

HJORTE MATERIALHANDEL

v/ Søren Ostenfeld
Frederikshallé 102 . Århus . (06) 13 59 50
Deres Matas-forhandler
Sygepleje - barnepleje - parfumeri
kemikalier - artikler til øl- og
vinfremstilling

Er De i tvivl, når De skal købe en gave
- så gå

HOS BEDSTE

Jæggårdsgade 50 B . Århus
Tlf. (06) 12 60 34

Her finder De det store udvalg i
gaveartikler - vi er ikke dyrere - men
bare anderledes og særprægede

Charlottehøj Frugt og Blomster
Hammershusvej 39 . Århus . 16 86 08

Alt i årstidens friske frugter og
grøntsager - planter og blomster
- kun én kvalitet - den bedste -

Den perfekte klipning for ham og hende
får De hos

KNIVEN OG SAKSEN

Høgh Guldbergsgade 97 . Århus
Tlf. 12 00 39

Stedet for moderne hårpleje
På gensyn - Lone

Se godt - se godt ud
I MODERNE BRILLER fra ...



JØRN FILTENBORG OPTIK
Optometrist - Specialoptiker
Banegårdsplads 16 (ved SAS) . Århus
Telefon 13 77 22

BLOMSTER OG IDE

Gronnegade 41 . Århus . tlf. 19 02 52
Mange spændende planter - alt i
årstidens friske blomster
kranse - bærebuketter - dekorationer

Skal De have solgt eller købt hus -
så lad min erfaring komme Dem tilgode.
Deres garanti for sagligt og seriøst
salg er

CHR. BRUHNS Ejendomshandel
Søndergade 32 . Århus . (06) 12 49 00
Gratis uforbindende vurdering



Etatens folk går til
AARHUS GLARMESTERI
v/ Ib Graver

Chr. Kiers Plads 5 . tlf. (06) 13 78 55
Alt i glasskader

Spec.: Blyruder - Butiksruder - Ther-
moruder - 1. kl.s kvalitetsarbejde
udføres.

Vi handler i

»DELIKATESSEN«
Tordenskjoldsgade 34 . Århus
Tlf. 16 87 43

Kød - flæsk - alt i hjemmelavet pålæg
Husk vor lækre medisterpølse og lever-
postej - Speciale: Paté gravad skinke
samt alt i salater

Smarte og modebevidste piger går i

»ALTA« MODA
Sct. Poul's Kirkeplads 19 . Århus
Tlf. 19 90 64

Eneforhandling af de kendte mærker
Marlys-Luiza - Vogue
Fordelagtige priser p.gr.a. egen import.

På gensyn i »Alta« moda
ELLEN og ANNE WORMSTRUP

Lad også dette blive jeres fristed

»CIRKUS« KROEN
Skovvejen 23 . Århus . tlf. 12 73 91

Kom ind og slap a' - og hyg jer i gode
venners lag - På gensyn!
BODIL og BENT

Midt i byens hjerte ligger

RESTAURANT SVALEREDEN
Rosensgade 12 . Århus . (06) 19 95 05
- hvor etatens og andet godtfolk mødes
i vor hyggelige bodega. Husk vi er
morgenfriske - åben kl. 5 morgen til 2
nat. På gensyn! - Inger og Jimmi Lawal

For de lækkersultne ...

SCANDIA GRILL
Europaplads 8 (overfor Hotel Atlantic)
Århus - Tlf. (06) 13 86 80
Alt i lækkert grill - pølser - hot dogs -
Det er os med de store kyllinger
Åben fra 11 formiddag til kl. 5 morgen
Søndag fra kl. 11 til kl. 02.00 nat

»LE CAULOIS«
PANDEKAGEHUSET
Ny Banegårdsgade 47 - Århus
Tlf. (06) 13 02 94
Nyd vores morgencomplet - lækre
pandekager eller grillretter
Åben hver dag kl. 8.00-24.00
Lørdag og søndag fra kl. 17.00-24.00

Vore damer anbefales

»EKKO« Salonen
Ekkodalen 5 . Århus . tlf. 16 52 32
Stedet for moderne hårpleje
Spec.: moderne klippeteknik
Med venlig hilsen
Marianne Falck

Privatbanedriftsresultater

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane

I efterfølgende oversigt meddeles de væsentligste oplysninger vedrørende driften og dens resultater.

	1/1-31/3 1976+	1/4-31/12 1976	ialt 1976	udslag 1977	—
Antallet af passagerer ..	144.359	509.283	653.642	683.606	—
Indt. af personbef. ... kr.	—	1.743.595	—	2.014.850	—
Indt. af godsbef. kr.	—	139.352	—	173.259	—
Saml. driftsindt. kr.	—	2.347.127	—	2.793.207	—
Saml. driftsudg. incl. re- guleringsstill. til pens. kr.	—	5.113.827	—	7.987.092	i %
Driftsresultat kr.	—	+2.766.700	—	+5.193.885	+4,6

PRIVATBANENYTT

ØSTBANEN har af DSB købt 3 CII-vogne, der er sat i drift på banen. Vognene er CII 29—26 489, nu ØSJS B 52, CII 29—26 493, nu B 53, og CII 29—26 494, nu B 54. De er alle bygget af Scandia-Randers A/S i 1960, henholdsvis 1959 for de to sidste vedkommende.

HHJ har af SJ, Sverige, købt skinnerbusmotorvogn SJ Y6 1025, bygget af ASJ i Linköping i 1954.

ØSTBANEN har omlitret de svenske skinnerbusser SJ Y6 1017 og 1098 til ØSJS MB 24 og MB 25.

LANDET RUNDT

GIVE stationsby skal have nyt posthus, idet postkontoret i den nuværende stationsbygning har for lidt plads. Post- og Telegrafvæsenet har derfor købt et stykke jord på 2500 kvadratmeter, dels af kommunen, dels af DSB. Byggeriet for-

ventes igangsat i slutningen af 1979, og prisen er budgetteret til ca. 2 mio. kr.

SIG station nord for Varde er i dag kun en perron med et skur, hvor de få passagerer, der finder på at bruge DSB, kan stå i tørvejlr og fryse. Selve den tidligere stationsbygning er solgt fra, og køber er kommunen. I bygningen er indrettet børnehaven, og den har — karakteristisk nok — fået navnet »Trinbrættet«. Desuden er der indrettet ungdomsklub i den tidligere stationsbygning.

VIBORG vil gerne have et trafikcenter omkring banegården. En teknikergruppe fra DSB, P&T samt Viborg Kommune har lavet et projekt, der antageligt bliver betydeligt dyrere end først antaget. De nuværende beregninger siger ca. 62 mio. kr., og så har vognmændene, der engang var inde i billedet med en tilsluttende fragtmandscentral, sagt fra, idet den centrale placering er upraktisk, når der skal køres til og fra med store lastbiler. I stedet bygges en ny fragtmandscentral i et nyudstykket industriareal i udkanten af Viborg. Hvorledes det projekterede trafikcenter vil kunne realiseres, afgøres formentlig inden årets udgang.

Odder

ARNDT'S

URE OG SPECIALOPTIK
Holsteinsgade 7 . Odder
Tlf. 06-54 23 13

Spar penge — sy selv — og stoffet har

»CHRISTA«

Rosengade 55 — Odder — Tlf. 54 00 03

Alt i moderne stoffer i dejlige kvaliteter — til alle formål.

Tråd og sytilbehør. — På gensyn hos
CHRISTA

Masser af lækkerier får De hos

GRILL »3197«

Rosengade 13 — Odder
Tlf. (06) 54 31 97

Grill bøffer — pølser — bøfsandwich — og meget andet godt. — Husk vore
LÆKRE KYLLINGER.

På gensyn — NIELS

Alt godt fra havet får De i

KAJ's FISKEHANDEL

Østergade 10 — Odder — Tlf. 54 30 65

Forretningens åbningstider:
Mandag kl. 10—17,30 — tirsdag, onsdag,
torsdag, fredag kl. 15—17,30.

Daglige landture — lev sundt — SPIS
FISK — og så er det friske varer.



Smart tøj til store
piger — str. 42—56

Borgergade 11 . Århus
Tlf. 19 74 77

LAUGES HERREMAGASIN

Specialforretning for arbejdstøj

Banegårdsplads 18 . Århus

Tlf. 12 94 96

Aarhus

Spis noget lækkert – gå i

MACKIES PIZZA

Clemenstov 9 . Århus . tlf. 12 36 61

Prøv vore lækre pizza, amerikansk stil
– stor eller lille – eller vor Beufburger
– spis dem her eller tag dem med hjem
Åben hver dag kl. 10–24

Kom ind og få en køkkensnak
– lad os råde og vejlede Dem
uni-form – beckermann

KØKKEN STUDIO

Thorvaldsensgade 36 . Århus
Telefon 19 82 88

Garderobeskabe – Badeværelsesmøbler

Vore funktionærer handler i

»LONES« BLOMSTER

Sdr. Ringgade 47 – Århus

Alt i friske blomster og planter
Fikse visitbuketter

En skobutik med gang i

THERESE WOLF

Brunnsbro 7 . Århus . (06) 13 58 49

Moderigtigt damefodtøj til
hverdag og fest

Tandlæge

Holger Sandfeldt Sørensen

Ryesgade 12 . Århus . tlf. 12 40 12

Konsultation efter aftale

Tandlæge

FINN MORELL

Rosenkrantzgade 2, 1. sal . Århus

over for rutebilstationen

Tlf. (06) 19 39 11

Konsultation efter aftale

Prima ungt hestekød fra egen slagtning
får De i specialforretningen

Aarhus Hesteslagterforretning

Frederiks Allé 129 . tlf. 12 41 77

Slagter kun én kvalitet – den bedste

Vore funktionærer går i

»PERAVIN« RENSERIET

Jægergårdsgade 55 . Århus
tlf. (06) 13 20 28

1. kl.s kemisk rensning – ingen opgave
er for stor – små reparationer udføres.

På gensyn!

HANNE og HASSEN OUERTANI

VESTERBRO POLERING OG RENGØRING

Rengøring og polering af trapper –
kontor – lager – hovedrengøring
Rensning og rengøring af nybyggeri

Tlf. (06) 25 61 01 – 12 86 96
S. E. RASMUSSEN

GLARMESTER

JOHN SØRENSEN

Randersvej 15 – Århus

Telefon 16 70 81

Venner mødes på

RESTAURANT TERMINUS

Jægergårdsgade 71 . Århus
Telefon 13 54 11

Lad også dette blive Deres fristed
På gensyn! KAJ og TOMMY

Bag den gode smag

FINNS BAGERI

v/ G. Skovfoged

Wærums-gade 11A . Århus . tlf. 12 53 04

Alt indenfor lækkert brød og kager.
Bestillinger på alt slags brød modtages
– altid et godt ugetilbud.

Husk vort udsalg Hammerhusvej 49
Brød – Konfektur – Chokolade

TANDLÆGE INGER WINTHER

har overtaget afdøde tandlæge Niels
Baumbachs praksis, Park Allé 9 samt
Hans Kjærholms praksis, Banegårds-
plads 4 – begge praksis føres videre
på adressen:

Banegårdsplads 4 – 3. sal
8000 Århus C – Tlf. (06) 12 22 21

Vær god ved Deres fødder – gå til

AGGER FODKLINIK

Nr. Allé 81–83 . Århus . tlf. 12 54 00

Omhyggelig og nænsom fodpleje

Spec.: vanskelige fødder

Åben kl. 9–14.30 og efter aftale

Køb legetøj – hvor udvalget er størst

»1000 TING«

Store Torv 14 . Århus . tlf. 13 30 55

Stort udvalg i legetøj til alle børn i alle
aldre – og til alle priser – Gå ikke for-
gæves – gå hellere straks i 1000 ting.

Er De i tvivl – så gå i

KØKKENHJØRNET

Vester Allé 20 . Århus. Tlf. (06) 19 96 55

Køleskabe – komfurer – vaskemaskiner
Lad fagmanden hjælpe Dem med råd
og vejledning. Mange forskellige mu-
ligheder uden forbindende. Husk: Atlas
køkken har alle variationsmuligheder –
og så er det dansk.

Køkkenhjørnet borger for kvaliteten

Bag den gode smag

»CORNER« BAGERIET

Max Müllersgade 2 B . Århus
Tlf. 12 14 68

Altid frisk og lækkert brød og kager

H. C. ANDERSEN

AUTOOPRETNING

Jægergårdsgade 152 . 8000 Århus C.
Telefon (06) 19 76 46

Forsikringsskader – Pladearbejde
Personlig betjening – Hurtig levering

DSB MS 401 + AA 431 + MS 402, Jernbanemuseets røde lyntog, er kørt til Århus for at gennemgå en opmaling. Det samme er tilfældet med museets diesellokomotiv MX 132 og personvogn CM 11868 (ex CM 2167) samt hvidmalet godsvogn IV 20308. Køretøjerne er foreløbig placeret på et sidespor i Mølleengen, så hvornår vognværkstedet kan afse tid til opmalingen, vides ikke.

INTER RAIL har hidtid været en ordning, der kun var beregnet for unge mennesker, der for en billig penge kunne komme ud i verden og opleve noget. Men fra 1. marts 1979 bliver der en tilsvarende ordning for folk over 65 år, idet disse efter denne dato kan erhverve et »Inter Rail Senior« kort, der giver de samme befordringsmuligheder. Fra 1. januar 1979 hæves aldersgrænsen for unge mennesker fra 23 år til 26 år, således at alle til og med det fyldte 25. år kan rejse på Inter Rail. 1979-priserne på Inter Rail bliver for 1. klasse 1346 kr: og for 2. kl. 896 kr.

DSB har bestilt 5 store gaffeltrucks, beregnet til containerflytninger. Disse skal leveres fra Kalmar LMV og bliver med en kapacitet på 15 tons for de to vedkommende og 12 tons for de øvrige tre.

AVEDØRE HOLME er et nyt sted, hvor DSB har placeret sig. Her har man fra De Forenede Bryggerier erhvervet en stor fabriksbygning, hvor der skal etableres stykgodsterminal. Stykgodset læses i containere, der pr. lastbil transporteres til Glostrup station, hvor de om læses til jernbane. Den nye fabriksbygning er bygget i 1971 og skal undergå mindre ændringer, inden den tages i brug til sit nye formål.

DSB har afholdt licitationer over følgende arbejder:

1. Bygning af nye færgeklafter i leje 4 i Korsør og leje 4 i Nyborg. Klapperne skal være af den nye brede type, beregnet til samtidig til- og frakørsel.

2. Frederikshavn station. Bogieværksted med velfærdsbygning, stationslager og maskinhus. Der er tale om arbejder på 1093, 280 og 115 kvadratmeter.

M/F GAMMELØR, tidligere færge på Sallingsundoverfarten mellem Pinen og Plagen, er solgt til Storstrøms Amt, der vil indsætte den mellem Stubbekøbing og Bogø. Her skal den afløse M/F GUDRUN, der er fra 1933 og totalt slidt op.

FRA KLUBBERNE

FORENINGEN TIL BEVARELSE OG UDBYGNING AF DJURSLANDS JERNBANER har iværksat en indsamling af underskrifter på en protest mod nedlæggelse af Dagstrup Trinbræt på banen mellem Århus og Grenå. Foreningen skriver i protesten bla., at trinbrættet er Dagstrups eneste kollektive trafikforbindelse med omverdenen. Desuden hedder det, at den kommende nærbane kun kan opnå optimal effekt, hvis man fra myndighedernes side forstår betydningen af, at netop holdsteder med befolkningsgrupper skal bevares. Da også Koed Trinbræt er besluttet nedlagt, overvejer foreningen en lignende protestaktion i dette trinbræts opland.

HELSINGØR JERNBANE KLUB har nu monteret damplokomotiv OKMJ 14s kedel på undervognen, og denne er atter monteret med hjul. Klubben påregner at afslutte det omfattende restaureringsarbejde i løbet af 1979, dog når man ikke at præsentere lokomotivet til forårets sæsonstart. Når OKMJ 14 atter sættes i drift, vil det have gennemgået en så gennemgribende restaurering, at det er i noget nær samme stand, som da det i 1911 rullede ud fra fabrikken »Henschel & Sohn« i Kassel.

MHVJs tog mellem Mariager og Handest har i år haft omkring samme antal passagerer som sidste år, nemlig ca. 9.000. Forhøjede billetpriser har dog medført en stigning i indtægterne ved

Hobro

Bag den gode smag

»LYON CONDITORI«

Jernbanegade 15 . Hobro . (08) 52 15 60

Altid frisk og lækkert brød og kager – bestillinger på alt slags brød modtages

– Prøv vor lækre fødselsdagskringle.

Med venlig hilsen

Inge og Niels Sloth Vistesén

Køb ost i specialforretningen

OST EN GROS (til private)

Adelgade 14 . Hobro . (08) 52 01 77

Alt i vellagrede oste – prøv vore lækre hjemmelavede sild

Åben torsdag 10–17.30, fredag 10–20, lørdag 10–12

Med venlig hilsen Jytte Rasmussen

Spis sundt – spis fisk fra

FISKEHALLEN

Torvet – Hobro – Tlf. (08) 52 08 10

Alt godt fra havet med alt i friskfanget fisk

Brabrand

Stedet for moderne hårpleje

SALON »SOLVEIG«

Louisevej 17 – Brabrand

tlf. 26 17 03–25 37 03

Lad os give Dem en moderne klipning

Spec.: vanskeligt hår

Lukket mandag

På gensyn!

SALON SOLVEIG

billetsalg. Toget deltog også i Århus Fæstuge arrangementet, hvor man befordrede godt 8.000 passagerer.

(Trinbrættet)

Stedet, hvor de strikkeglade mødes

PM-GARN

Jernbanegade 1 – Hobro – tlf. 52 31 41

Garn i variationer – Fikse modeller –

Kom ind og få en strikkesnak

På gensyn!

INGE SIGVARSEN

Deres blomster vil altid gøre lykke fra

»VALMUEN«

Jernbanegade 51 – Hobro – tlf. 52 02 08

Vi anbefaler os med kistepyntninger –

kranse – bæredekorationer – visitbuketter –

moderne binderi – også stort udvalg i

keramik og grønne planter

Aarhus og omegn

»CORNER« CAFETERIA

Hj. af Langelandsgade/Kaserneboulevarden . Århus . tlf. 12 20 70

Hver dag en veltillavet middag ægte sesamburger-frikadelle sandwich – det er os med de store kyllinger – gølpølser – eventyr-is – vi har gammeldags hjemmelavede isvafler



JØRGEN H. PORTRÆT

(tidl. Hammerschmidt Portræt)

Rådhuspladsen 3 - 8000 Århus C.
TLF. 06-120922

Vær prisbevidst – gå i

FRIKØB MARKED

Åbyvej 110 – Åbyhøj – Tlf. 15 81 55

Alt i kolonial – konserves – vine
konfekturer – tobaksvarer

Husk vore gode ugetilbud

På gensyn i FRIKØB MARKED

Gå i specialforretningen –
med det store udvalg

HOBBY-BØRSEN

Silkeborgvej 178 . Åbyhøj . 15 51 88

Hobby til alle aldre – alt i modeltog –
racerbaner – fly – plastik-byggesæt
m.m. – Kig ind

JÆGERGÅRDSGADES HÆLE- OG NØGLEBAR

Jægergårdsgade 5 . tlf. 19 79 34

Alle skoreparationer laves, mens De
venter – Graving af dør- og navne-
skilte – Nøgler – Hundetegn laves mens
De venter. – 1. kl.s arbejde udføres til
rigtige priser – 10 pct. rabat til pensio-
nister – På gensyn! JAN REINHOLD

Et besøg værd

Marstrandsborg Grill Bowleren

Thorvaldsensgade 1 – Århus

Prøv vore lækre grill-kyllinger
Pølser – Bøfsandwich – hjemmelavet
forårsruller. – Tag maden med hjem –
eller vi bringer gerne.

Åben hver dag fra kl. 11–21.

Telefon 12 70 47

Venlig hilsen – Betty og Kan-Wing

Stedet for moderne hårpleje ...
Saralystparkens dame- og herresalon

Salon »FYNNE«

Saralystparken 5 – Højbjerg

Tlf. 27 55 75

Spec.: Moderne klippeteknik – mode-
frisuren til Dem. – Lukket hver onsdag.

Tag noget lækkert med hjem –
eller spis det her....

DEN RØDE LYGTE

Frederiksalé 59 . Århus . tlf. 13 05 06

Alt i lækkert grill – smørrebrød –
frikadeller, som vor mor lavede dem
Det er os med de store kyllinger

Hurtig og venlig betjening

Kør ind til

B P SERVICE

Viborgvej 200 . Århus . Tlf. 15 51 04

Benzin – Olie – Smøring

Husk vor bilistbutik

Hurtig og venlig betjening

Alt i autoreparation og opretning

Sports- og motionscykler



Chr. X's vej 256 . Tranbjerg

Tlf. (06) 29 32 33

Spec.: Afd. med sports- og motionstøj
Moderne reparationsværksted

HUSK: Cykler til hele familien finder
De hos os

Kom ind og hyg Dem i

»GRØFTEN BODEGA«

Grøfthøjcentret . Viby J . tlf. 28 10 95

Lad også dette blive Deres fristed –
kom ind og slap a' – vi hygger om Dem.

Med venlig hilsen og på gensyn!

Stedet hvor man kommer igen

Vi handler i

PARFUMERIET INNOXA

Frederiks Allé 141 . Århus . 12 92 25

Toiletartikler – parfumeriet med den
gode service – stort udvalg i de kendte
mærker – kig ind, vi hjælper Dem
gerne med råd og vejledning

Vore damer går i Salon

»KLIP OG KRØL«

Jens Baggesensvej 4 . Århus

Telefon 10 48 90

Stedet for moderne hårpleje og
den perfekte klipping

Bestil venligst tid – lukket onsdag

STOFFERS

Knallert- og Cykel-Service

Haderslevgade 7 . 8000 Århus C.

Telefon (06) 14 31 36

Vi køber OST hos fagmanden

FREDERIKSBERG OSTEBOERS

Frederiks Allé 110 – Århus

Telefon 12 60 18

Altid vellagrede oste og specialiteter.

Alt til ostebordet

M. L. MARKED

v/ Max Lund

Nørre Allé 86 . Århus . tlf. 12 32 06

Kolonial – Konserves – Vine –
Spirituosa

NB: Vi er friske med tilbud

VINTERFERIE 1979 - med DJT

Vinterferie 1979 - med DJT

DJT — Danske jernbanemænds turistorganisation — tilbyder alle kolleger med eller uden familie vinterophold i det bedste højfjeldsterræn for skiferie og/eller til kendte sydlige solferiemål — OG TIL RIMELIGE PRISER!

SKIFERIE

Norge—Rapham i Gudbrandsdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling. Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en høj standard med bl.a. swimmingpool, badstue og motionsrum. Alle værelser har dusche og WC. Godt skiterræn. Ski og støvler må medbringes hjemmefra.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskan dog undtaget).

Det kan være svært at få plads på Rapham, men vi forsøger naturligvis alligevel at få plads på feriehjemmet.

Afrejse: Lørdage med tog fra København afg. 23.00. Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 8.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension: Voksen 1015 n.kr. Tillæg for enkeltværelse 70 n.kr. Børn mellem 2—15 år som deler værelse med forældrene 525 n.kr.

Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Helsingborg—Otta—Helsingborg ca. 410 d.kr.

2. klasse sovevogn København—Oslo—København ca. 125 d.kr. Hotelbil Otta—Rapham eller omvendt 15 d.kr.

Norge—Holu i Hallingdalen

Denne rejse sælges til individuelle rejsende og kun på bestilling. Opholdet finder sted på Norske jernbanemænds feriehjem, som har en god og jævn standard. Godt skiterræn — hovedsageligt i skovområde.

Et ugeophold går fra søndag til søndag i månederne februar, marts og april (påskan dog undtaget).

Afrejse: Lørdage med tog fra København afg. 23.00. Hjemkomst: Mandage med tog København ank. 8.53.

Ugepris pr. person i dobbeltværelse med helpension: Voksen 700 n.kr. Børn mellem 5—15 år som deler værelse med forældrene 350 n.kr.

Ved omregning til danske kroner anvendes den af DSB benyttede omregningskurs.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Helsingborg—Ål—Helsingborg ca. 375 d.kr.

2. klasse sovevogn København—Oslo—København ca. 125 d.kr. Bus Ål station—Holu eller omvendt 15 d.kr.

Sverige—Björkliden turiststation

Björkliden turiststation omfatter hotel Fjället, hotel Gammelgården, låktatjåko rastehytte og en forholdsvis nybygget hytteby med ca. 50 velindrettede hytter. — Hytterne ligger på en pragtfuld fjeldskråning med udsigt over Torne Trask og Lapporten.

På stationen findes en levnedsmiddelbutik for selvhusholdere.

De store vidders land og et paradys for friluftsmennesker både sommer og vinter. Der findes ingen skønnere fjeldverden og ingen renere luft. Ingen bilveje når frem hertil. På hotellerne er der mulighed for ophold med hel- eller halvpension. Hytterne er indrettet for selvhusholdning, men mulighed for hel- eller halvpension er til stede. Måltiderne indtages da på hotel Fjället.

Der ydes danske jernbanemænd med eller uden familie en god rabat i opholdspriserne i Björkliden.

Der kører direkte tog fra Malmö til Björkliden og retur.

Har Björkliden interesse — forlang da specialprogram.

Billetpris med FIP-rabatkort 2. kl. Malmö—Björkliden—Malmö ca. 425 d.kr.

2. kl. sovevogn Malmö—Björkliden—Malmö ca. 120 d.kr.

SOLFERIE

Til alle rejsemål i de af STJERNEREJSER udgivne programmer for vinteren 1978/79 ydes der medlemmer af DJT — det vil sige alle danske jernbanemænd med eventuel familie — 15 pct rabat i de programmerede priser og tillæg.

Hvordan bærer man sig ad for at opnå rabatten?

Få fat i et STJERNEREJSER-program (f.eks. i et DSB rejsebureau) og bestil den udfundne rejse på vor nedenstående adresse. Så let og enkelt er det — og det betaler sig.

STJERNEREJSER er kvalitetsrejser til den rigtige pris.

Lisbjerg

Detail gartneri

TOVES BLOMSTER

mellem Lisbjerg og Trige

Randersvej 458 - Telefon 06) 23 13 05

Alt i blomster - potteplanter - alt til haven og altanen.

Kranse - buketter - bordpyntning m.m. NB. Bestilling på kranse modtages.

Åben hver dag fra kl. 9-17,30 - søndag fra kl. 9-12.

Århus og omegn

1. kl.s kvalitetsarbejde udføres på

JANS AUTOREPARATION

Carit Etlarsvej 4 . Åbyhøj . tlf. 15 31 18

Reparationer af alle mærker

Autoopretning - Rustskader

Vi er hurtige og samvittighedsfulde.

NB NB NB NB NB NB NB NB NB

Til underretning for tidligt planlæggende kolleger kan det allerede nu oplyses, at rabatten på 15 pct. på STJERNEREJSER også vil komme til at gælde i sommeren 1979.

Lad dette indgå i jeres kommende ferieplaner.

Iøvrigt arrangerer DJT en grupperejse med dansk rejseleder således:

1. september 1979 afrejse kl. 9.15 fra København til London via Hoek van Holland med tilsluttende ophold og arrangementer.

9. september 1979 hjemkomst til København kl. 19.55.

Nærmere om ovennævnte London-arrangement vil følge i vor sommerannoncering, og har dette arrangement interesse, så lad det indgå i jeres ferieplaner. **DET MÅ DOG BEMÆRKE, AT PÅ DENNE REJSE FINDES KUN BEGRÆNSET PLADS!**

Med venlig hilsen

Danske jernbanemænds

turistorganisation (DJT)

DSB rejsebureau Hovedbanegården

Banegårdspladsen

1570 København V

tlf (01) 14 04 00 lokal 3572

eller 8-1-3572 (Olson).

Aarhus og omegn

Byens bedste madsted ...

RESTAURANT EUROPA

Europaplads 6 - Århus
Telefon (06) 12 32 15

- hvor venner mødes

Med venlig hilsen
MARTIN

Nyd Deres frokost yderst på molen
med Århus skønneste udsigt

AARHUS YACHTKLUB

Lystbådehavnen . Tlf. (06) 13 30 26
Ta' selv bord hver dag kl. 12-15
Selskaber modtages gerne (Indtil 50
kuverter) - Lukket hver torsdag

Tag noget lækkert med hjem fra

SNACK BAREN

Hovedgaden 29 - Brabrand
Telefon (06) 26 10 45

OLES PØLSEBAR

Nordbyvej 3 - Viby J. - Tlf. 14 16 82

Alt i lækkert grillmad - forårsruller -
pølser - det er os med de store kyl-
linger med hjemmelavet friter.

Åben mandag til fredag kl. 11-22,
lørdag 11-19, søndag 13-22.

NB. Skal De have fest - så ring og
bestil - og alt er klart, når De henter
det.

Bag den gode smag

RISVANGENS BAGERI

v/ bagermester Poul Kristiansen
Risvangsallé 9 . Århus . tlf. 16 93 37

Alt i lækkert brød og kager
Prøv vor lækre fødselsdagskringle
Bestillinger på alt slags brød modtages

Gød og veltillavet mad får De i

VESTERBRO

Viktualie- og smørrebrødsforretning
Vesterbrogade 9 - Århus - Tlf. 13 52 87
Anretninger - platter - smørrebrød
til hverdag og fest - levering også
gerne lørdag og søndag

Din dame- og herrefrisør på Langenæs



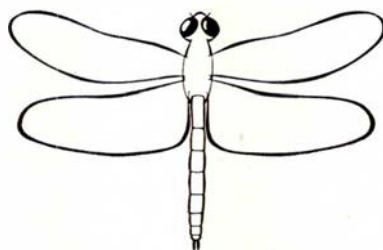
DAME OG HERREFRISØR

inge marie

Tøndergade 96 . Århus . (06) 14 06 49

Stedet for den moderne hårpleje for de
kræsnе - hurtig og venlig betjening

På gensyn hos INGE MARIE



Byens gode madsted hedder

»GULDSMEDEN

Guldsmedegade 32 - Århus
Telefon (06) 13 08 69

Vi hygger om Dem - Lad os afholde
Deres selskaber - Husk efter teatertid
modtager vi også gerne selskaber.

Ring venligst og bestil - og maden er
klar. - Åben hver dag fra kl. 12,
søndag fra kl. 16. - På gensyn i
Restaurant GULDSMEDEN I

Lad os tage besværet

Trøjborg Smørrebrød

»MADKASSEN«

Tordenskjoldsgade 9 . Århus
Tlf. 10 69 90

Alt i madpakker - smørrebrød og
anretninger - til hverdag og fest
Madkassens smørrebrød er bedst

Vi handler i

»PARK KIOSKEN«

Ormslevvej 23 . Viby J . tlf. 14 07 62

Alt i dag- og ugeblade - skriveartikler -
tobaksvarer - konfekture

Med venlig hilsen

BIRTHE og AAGE STEINICHE
Tipsforhandler

Hele familiens frisør, herre og dame

SALON »JEANETTE«

Holme Møllevej 15 - Viby J.
Telefon 14 92 88

Stedet for moderne hårpleje - Stor par-
keringsplads - Salonen er lukket hver
mandag. - De behøver ikke at bestille
tid til herre-afdelingen.

På gensyn: BJARNE VESTER

Hvor venner mødes

AABY-KROEN

Silkeborgvej . Åbyhøj . (06) 15 79 99

Kom ind og hyg Dem over et glas eller
dagens ret - et lækkert stykke smørre-
brød. Selskaber modtages gerne - Ind-
til 150 kuverter

Venlig hilsen MIE og FINN

Gå til fagmanden og køb -

SARALYST CYKELSERVICE

Rosenvangsallé 213 b . Højbjerg
tlf. 27 07 12

Knallerter - cykler, nye brugte -
alt til rimelige priser. - Stort udvalg i
tilbehør - kom ind og få en cykelsnak.

Spar penge - tank selv - kød ind til

UNO-X SERVICE STATION

Holme Møllevej 47 . Viby J.
Tlf. 14 77 67

Bilistbutik - dagligvare-kiosk - dæk-
service - afbalancering - højtryksren-
ser til motorvask (for gør det selv
folk) - bestil venligst tid - på gensyn
Mona og Arne Abrahamsen

Stedet for moderne hårpleje

SALON »FEMINA«

Kaj Munksvej 54 . Viby J. . (06) 14 02 03

Den moderne salon med faglig dygtig
betjening i hyggelig atmosfære
Spec.: Klipping.

Med venlig hilsen Karen Svensson

Vore funktionærer handler i

MODESTRIK

Søndervangsallé 39 . Viby J.
tlf. (06) 14 47 19

Stort udvalg i strikkegarn - fikse mo-
deller - småting m.m. Kig ind og se
vort udvalg. Man slapper dejligt af
over et strikketøj

MØDESTED

FORENINGER, klubber m.v., som ønsker møder, udflugter o.l. arrangementer omtalt under rubrikken »Mødested«, bedes inden den 20. i måneden forud for udsendelsen af det blad, arrangementet ønskes omtalt i, underrette redaktionen.

Struer Museum

har indtil udgangen af december måned 1978 åbent for udstillingen

LIVET VED JERNBANEN

der er blevet til i samarbejde med DSBs jernbanemuseum. Udstillingen er åbent lørdag og søndag kl. 13—17.

Tirsdag den 16. januar kl. 19.00

KOLDING LOKOMOTIVKLUB afholder medlemsmøde i Sct. Jørgensgården, Hospitalsgade 4, Kolding. Sædvanlig forplejning kan købes under mødet.

Fredag den 19. januar kl. 19.30

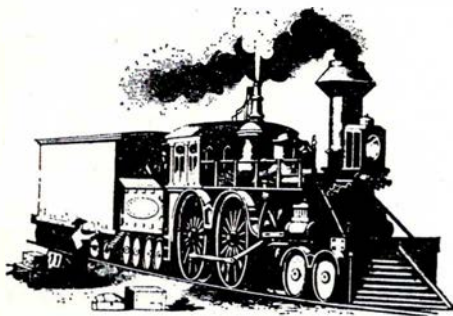
DJK, MIDTJYSK AFDELING, afholder medlemsmøde i Århus Oliefabriks mødelokale, H. N. Clausensgade 11, Århus.

Torsdag den 25. januar kl. 19.15

DJK, L-F AFD. holder filmaften på Nykøbing Fl. station. Vi mødes i hallen ved rejsegodssekspeditionen.

Lørdag den 17. februar kl. 19.30

DJK, MIDTJYSK AFDELING, afholder medlemsmøde på Højskolehotellet, Middelegade 6, Randers.



DØDSFALD

Lokomotivfører Viggo Johansen, fh. Århus, 95 år.

Banearbejder Marius Nielsen, fh. Årup, 82 år.

Togfører Johannes Kerstein Jensen, fh. København, 81 år.

Banefmd. Jens Rasmussen, fh. Svendborg, 76 år.

Ekstraarbejder Albert Christensen, fh. Herning.

BOGHJØRNET

FREMAD

Anna Ladegaard

DE MAGELØSE

298 sider, kr. 98,00, ib. kr. 118,00.

Som en stor beundrer af Anna Ladegaard går man i gang med denne seneste roman af den kendte forfatter.

Forventningerne blev ikke helt indfriet i denne mærkeligt splittede roman. DE MAGELØSE kan være flere personer i romanen, læseren må selv vurdere om det er startens hovedperson, Robert Kramer, sidste halvdels hovedperson Sarah, eller den gamle dame, Eleonora, der dukker op gennem hele værket.

Romanen foregår dels i Danmark, dels i Sverige, med lidt indslag fra Spanien. Tidsforløbet strækker sig over atten år, og dette kan måske virke lidt forvirrende. Der er mange gode passager i denne roman. Og forfatteren har godt greb om personskildringerne.

Måske en idé til gavebordet.

v.j.

NORDENS JÄRNVÄGAR 1975

Af Frank Stenvall og Eljas Pöhlö.

120 sider, indbundet, rigt illustreret.

Udgivet af Frank Stenvalls Forlag,

Malmgatan 3, S-211 32 Malmö, Sverige.

Postgiro Stockholm 63 21 47-5 (kan

indbetales på danske postkontorer).

Pris svenske kr. 40,00.

Så kom den, den længe ventede årbog om Nordens Jernbaner. Og som sædvanlig er den smækfyldt med dejlige billeder, taget af en række gode fotografer, der har været på stederne, hvor der foregik noget. Begivenheder i 1975 er skildret, men også det daglige liv, som det formede sig, og som nu har ændret karakter, er skildret.

Det som skete i Danmark i 1975, var bl.a. anskaffelsen af de sidste S-tog med førerrum og de første ditto uden førerrum. Limfjordsbanen åbnedes som museumsbane, og DSBs jernbanemuseum så dagens lys. DSB prøvekørte også tyske motortog, der dannede forbillede for vore nye MR-tog, og HFHJ ibrugtog sit nye værksted i Hundested. Alt dette og meget mere er skildret i denne bog, der bør være at finde i enhver jernbaneentusiasts bogreol.

1976-udgaven er allerede under udarbejdelse, så der er begrundet håb om, at forsinkelsen, der de sidste år har været i udsendelsen af årbøgerne, snart kan indhentes.

Nordens Järnvägar 1975 var måske en julegaveidé til en god ven m/k?

—tl—

ØSJS — TEGNINGER 1

Udgivet af Jysk Model Jernbane Klub, Nørre Allé 79, 8000 Århus C.

Postgiro 1 30 85 72.

63 sider i format A4, heftet.

Tilrettelagt af Jørgen Henneke,

Niels Jørgen Hansen og Kaj Stender.

Pris kr. 40,00.

Østbanens rullende materiel gennem tiderne er her afbildet i tegningsform, næsten alle i størrelse 1:45, altså lige til at anvende for modelbanebyggeren, der arbejder med spor 0. Men også for andre med interesse for Østbanens forskelligartede materiel er det interessant at studere disse tegninger, der for størstedelens vedkommende er originaltegninger fra de leverende fabrikker, først og fremmest Scandia i Randers.

Stort set er det kun trækraften samt passager- og rejsegodsvogne, der er afbildet, godsvognene, som Østbanen har haft mange forskellige typer af, mangler. Enkelte tegninger mangler målinger, men det skyldes, at disse mangler på originaltegningerne, og når man ved, at størrelsen er 1:45, skulle det være muligt at klare sig.

Det er et udmærket initiativ, JMJK her har taget.

FORTEGNELSE OVER
DRIFTSmateriellet 1911 —
AALBORG PRIVATBANER
FORTEGNELSE OVER
DRIFTSmateriellet 1923 —
AALBORG PRIVATBANER
50 sider i format A5, heftet.
28 sider i format A4, heftet.
Udgivet af Jysk Model Jernbane Klub,
Nørre Allé 79, 8000 Århus C.
Postgiro 1 30 85 72.
Tilrettelagt af Niels Jørgen Hansen.
Pris kr. 20,00 pr. hefte.

Disse to hefter er fotografiske genoptryk af ældre materielfortegnelser fra Aalborg Privatbaner. Det kan dog synes lidt upraktisk, at den ene er lavet i format A5 og den anden i format A4, men trods dette må det hilses velkommen, at der her bliver lejlighed til for jernbaneentusiaster, der ikke er i besiddelse af de originale fortegnelser, at få kendskab til APBs mangesidige materiel-park.

—tl—

PENN STATION
184 sider, ill. Superior Publishing
Company, 708 Sixth Ave North,
Seattle, Wash. \$ 14,95.

Penn Stationen i New York, verdens største passagerbanegård, betragtet som det 20. århundredes jernbanevidunder. Selvfølgelig skal der også skrives en bog om den. Og en god bog er det endda blevet til. Første del af et genoptryk fra 1912 om banegården, resten er forfatterens egen historie, og hans kendskab til sagerne er perfekt.

Penn-stationen sådan set gennemtvang eldrift, idet det ville være umuligt at køre med damp gennem de lange tunneller under New York og dennes floder og havne. Byherrerne satsede hårdt — og sejrede. Var eldrift ikke blevet en succes, ja, så var banegården aldrig kommet til at fungere. Læs selv — spændende!

THE ABC'S OF MODEL
RAILROADING.
72 sider, ill. Kambach Publishing Co.,
1072 North Seventh Avenue,
Milwaukee, WI 53233. \$4,00.

Endnu en fin bog om modelbanebygning, en amerikansk bog vel at mærke, for det er et helt andet jernbanemiljø end det, vi kender. Jeg personligt finder det charmerende, og min stump bane er da også bygget op omkring USA 1860. Nok om det. Det er anvisning på korrekt og forkert sporlægning, stationer, landskab, sikkerhed, ja, stort set alt for en begynder. Held og lykke!

RANGERDIENST A—Z.
128 sider, ill., transpress,
Französischer Str. 13/14, DDR-108
Berlin. DM 9,20.

Som sagt i titlen, et leksikon om rangertjeneste. Opført i alfabetisk orden, og med beskedne (af udstyr og teknik) fotos og glimrende skitser. Nok mest for fagmanden, men måske også et par tips til modelbyggeren. I hvert fald et billigt tilbud.

jas.

TASCHENBUCH DEUTSCHE
REISEZUGWAGEN.
223 sider, ill. DM 14,80.
DIE STROMLINEN-DAMPFLOKS
DER RB.
128 sider, ill. DM 42,00.
GESCHICHTE DER DEUTSCHEN
EINHEITS-LOK.
176 sider, ill. DM 48,00.
Franck'sche Verlagshandlung,
Postfach 640, D-7000, Stuttgart 1.

Den første bog er en net lille ting lige til at have i lommen, og med alle informationer af teknisk og praktisk art om de personvogne, som idag kører på de tyske forbundsbaners net.

Strømlinie-lok var en stor ting mellem de to verdenskrige, og de tyske rigsbaner var vel nok foregangsbaner på dette område. Der blev formeret specielle tog omkring disse maskiner, tog til langture såvel som til nærtrafik. De blev så stor en succes, at flere private baner investerede i disse lok. Intet under, for allerede dengang kunne man bekendtgøre en hastighed på helt op til 170 km/t, hvad vi jo endnu er langt fra i Danmark — bortset fra på papiret, som vel snart er falmet.

Enhedslok var en anden stor vare både i rigsbanernes og bundesbanernes park, og specielt under anden verdenskrig drog værnemagten fordel af disse standardiseringer, idet man på et vist tidspunkt var i stand til at producere helt op til 500 stk. pr. måned, en nødvendighed i krigens tid, hvor dels bombardementer, dels mange tusinde kilometers overtagne banestrækninger i besatte områder skulle trafikeres, vel nok primært af hensyn til netop værnemagten.

Begge bøger har et alsidigt og for det meste fortræffeligt billedmateriale, som rigtigt kommer til sin ret i det store format.

jas.

Humørspalten

OG SÅ VAR DER DEN OM...

inspektøren, der sagde til tjeneren:

— De må ikke servere mere for Henriksen og Mortensen. Henriksen kiggede for et øjeblik op på den elektriske vifte under loftet og udbrød:

— Det var dog kolossalt, så det ur går stærkt!

★

Nonnen kom ud i haven i samme øjeblik, som gartneren havde smidt alt tøjet for at svale sig i varmen med have-slangen.

— Åh, Gud, skreg nonnen.

Gartneren lo lidt genert og sagde så:
— Næh, næh — nu overdriver De altså..

★

Nu vi er nået så langt i frigjortheden, så kan vi vist godt snuppe denne her om pigen, der blev spurgt, om der var noget skægt på diskoteket i aftes:

— Ikke meget. Jeg kom hjem med en kommunalarbejder.

— Hvad mener du med det???

— Jeg måtte selv gøre hele arbejdet.

★

PÅ KROGEN

Lille Alfred sad ved middagsbordet og så meget interesseret på sin søsters nye forlovede.

— Gjorde det meget ondt? spurgte han pludselig.

— Hvad for noget? spurgte kæresten forbavset.

— Fik du huller i munden?

— Jeg forstår dig virkelig ikke.

— Jo, mor sagde i går, at det var godt, at Sofie endelig fik dig til at bide på krogen.

★

BIBEL-CITATER

Klassen havde bibelhistorie, og Ole kunne ikke et ord af sin lektie.

Til sidst spurgte lærerinden, om han i hvert fald bare kunne et par citater fra Bibelen. Ole sukkede, tænkte, så det knagede, og sagde så: — Judas gik bort, og hængte sig.

— Udmærket, sagde lærerinden. — Kan du flere?

Ole så bister ud, så sagde han:

— Gak du hen og gør ligeså!

★



Silkeborg

Bag den smukke buket



Hostruggade 24. Silkeborg . tlf. 82 28 40

Altid friske blomster og planter
Stort udvalg i gaveartikler i kobber og
messing

Tørrede blomster – Keramik – Lys –
Kranse – Kistepyntning
Spec.:
Brudebuketter og borddekorationer

Hvor godtfolk er – kommer godtfolk til

Bodega »LYSPUNKTET«

Frederiksberggade 4 – Silkeborg
Telefon 82 05 91

Kom ind og slap af over et lille glas –
vi hygger om Dem

HVOR VENNER MØDES

Vær velklædt til hverdag og fest – gå i



Vestergade 27 . Silkeborg . tlf. 82 55 88

Habitter – Skjorter – Strikvarer –
Fritidstøj - Sportstøj
Kig ind og se vort store udvalg

Vore damer går i

SALON MADAME

Frederiksberggade 1 – Silkeborg
Telefon (06) 82 31 57

Alt indenfor moderne hårpleje
Spec.: Moderne klippeteknik

På gensyn i SALON MADAME



SILKEBORG SPAREKASSE

Tlf. (06) 82 52 66 . Postgiro 3 00 78 63

Mandag, tirsdag, onsdag 9.30–16.00
Torsdag 9.30–17.00
Fredag 9.30–18.00

BYENS SMØRREBRØD OG GRILL BAR

Lyngbygade 19 . Silkeborg . tlf. 82 42 27

Alt i lækkert grill – altid frisksmurt
smørrebrød til hverdag og fest

Spis det her eller tag det med hjem

Kom og put dig under dynen i

JØRGEN'S SENGEUDSTYR

Nygade 32 . Silkeborg . tlf. 81 36 77

Køb bedre udstyr billigere

PÅ GENSYN!

Horsens



Kør ind til

GULF SPAR TANK

Sønderbrogade 54 . Horsens

Tlf. (05) 62 20 30

Benzin – Olie

Døgnåben – spar penge – tank selv
Husk vor velassorterede kiosk

Etatens folk handler hos

H. P. TØJ

Allégade 43 . Horsens . (05) 62 30 00

Arbejdstøj – Cowboytøj – Herretøj
Kig ind og få en tøjsnak

Med venlig hilsen ERIK JACOBSEN

Skanderborg

Hvor man spiser godt i Skanderborg

HØJVANGENS CAFETERIA

Poul la Coursvej 27 – Tlf. 52 28 62

Hver dag en veltillavet dagens middag

Kyllinger m/ pommes frites
Frikadeller m/ kartoffelsalat
Uspec. smørrebrød

Husk: vi har altid lækker hjemmeb.
kringle og boller

På gensyn! ELLEN og MERETE

Vi handler i

HØJVANGENS KIOSK

Poul la Coursvej 27 . Skanderborg
tlf. (06) 52 29 25

Alt i dag- og ugeblade – tobaksvarer –
kolonial – sodavand – konfekturer –
skærekager – småkager.

Hvad De ikke ser i forretningen
skaffer vi gerne

Med venlig hilsen INGER ANDERSEN

Vær god ved Deres fødder – gå til

EXAM. FODSPECIALIST

MARY MATTILA – Banegårdsvej 26
Skanderborg – tlf. 52 28 64

Åben mandag–fredag kl. 9–17

NB: Fortsættelsessyggekassen
»Danmark« yder refusion

Bag den gode smag

KORSVEJENS BAGERI

Møllegade 115 . Skanderborg . 52 02 93

Altid lækkert brød og kager
Prøv vor lækre fødselsdagskringle

Åben tirsdag–fredag 6.30–17.30
lørdag–søndag 6.30–13.00

Køb kød hos den rigtige slagter

SUPER SLAGTEREN

Mindets Slagterforretning

Mindet 1 . Skanderborg . tlf. 52 06 83

Kød – flæsk – altid velhængt oksekød –
hestekød – hjemmel. pålæg – sild –
salater – Kig efter vores ugetilbud!

På gensyn! SUPER SLAGTEREN



Vand og sæbe skal der til...

og støvsugere, børster, specialredskaber m.m.
Men fremfor alt friske folk, som sætter en ære i at
aflevere rene og pæne vogne til DSB
og deres kunder.



Det Danske
Rengørings
Selskab