

Jernbane-Bladet

Lysende tal
giver fuld besked
-lydløst og
hurtigt



Personsogning med komplet information.
Lige i brystlommen.
Lydløst vibratorsignal + lysende display.
8 tal og/eller bogstaver viser klart,
hvor man er ønsket.
Måske også hvorfor – og hvor hurtigt!
Uden støj, uden snak, uden misforståelser.
Så kan man reagere fornuftigt.



ericall
contactor

Ericsson
bringer
mennesker
på talefod

Ericsson
Glostrup
tlf. (02) 96 61 33
Risskov
tlf. (06) 17 45 00



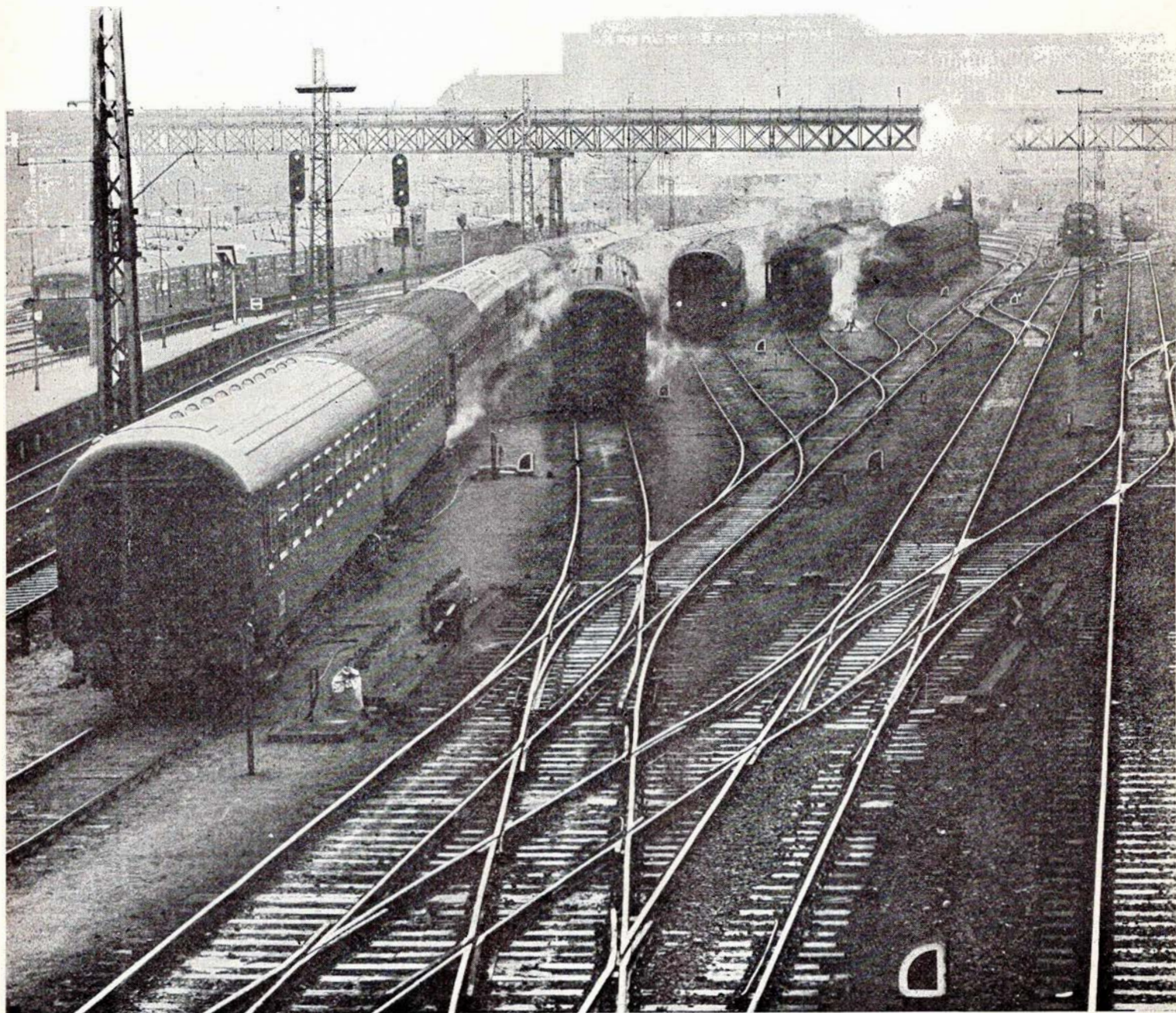
36. ÅRGANG

11

NOV. 1979

Tidsskrift for Stats- og Privatbanepersonalet

Storno Radiotelefoner er jernbaneudstyret der får alt det andet materiel til at fungere bedre



Hver 4. radiotelefon i Europa er fra Storno

Storno
RADIOTELEFONSYSTEMER

AALBORG (08) 15 88 22 . ÅRHUS (06) 28 11 22 . KØBENHAVN (02) 96 75 44 . KOLDING (05) 52 59 33 . ODENSE (09) 16 28 09



Jernbane-Bladet

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

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

Abonnement
36,00 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

NOVEMBER 1979

November causeri	5
Månedens emner	6
Sagt og skrevet	6
Månedens foto	7
Tilbud til læserne	7
Erindres det	9
S-banen Hundige-Solrød Strand indviet	10
Vi har modtaget	10
Før lukketid	11
Nyt fra udenlandske baner	13
Gudumholm-Mou Transportspor	14
Privatbanenyt	21
Fra klubberne	23
Færgenyt	25
Dødsfald	25
Mødested	26
Boghjørnet	26
Humørspalten	26



LÜBCKE

JERNBANE ALLE 43
2720 VANLØSE
TLF. (01) 743322

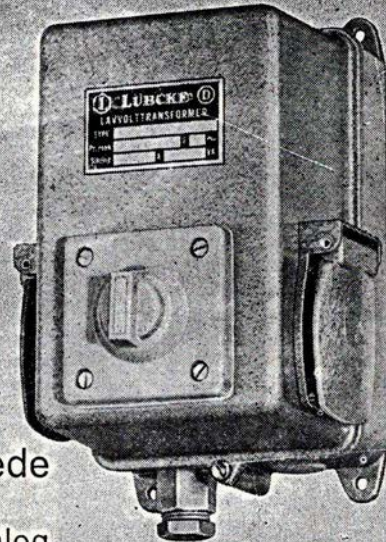
LAVVOLT
TRANSFORMERE
til alle formål

6
12
24
32
42
65

VOLT

Ⓧ-mærkede

forlang katalog

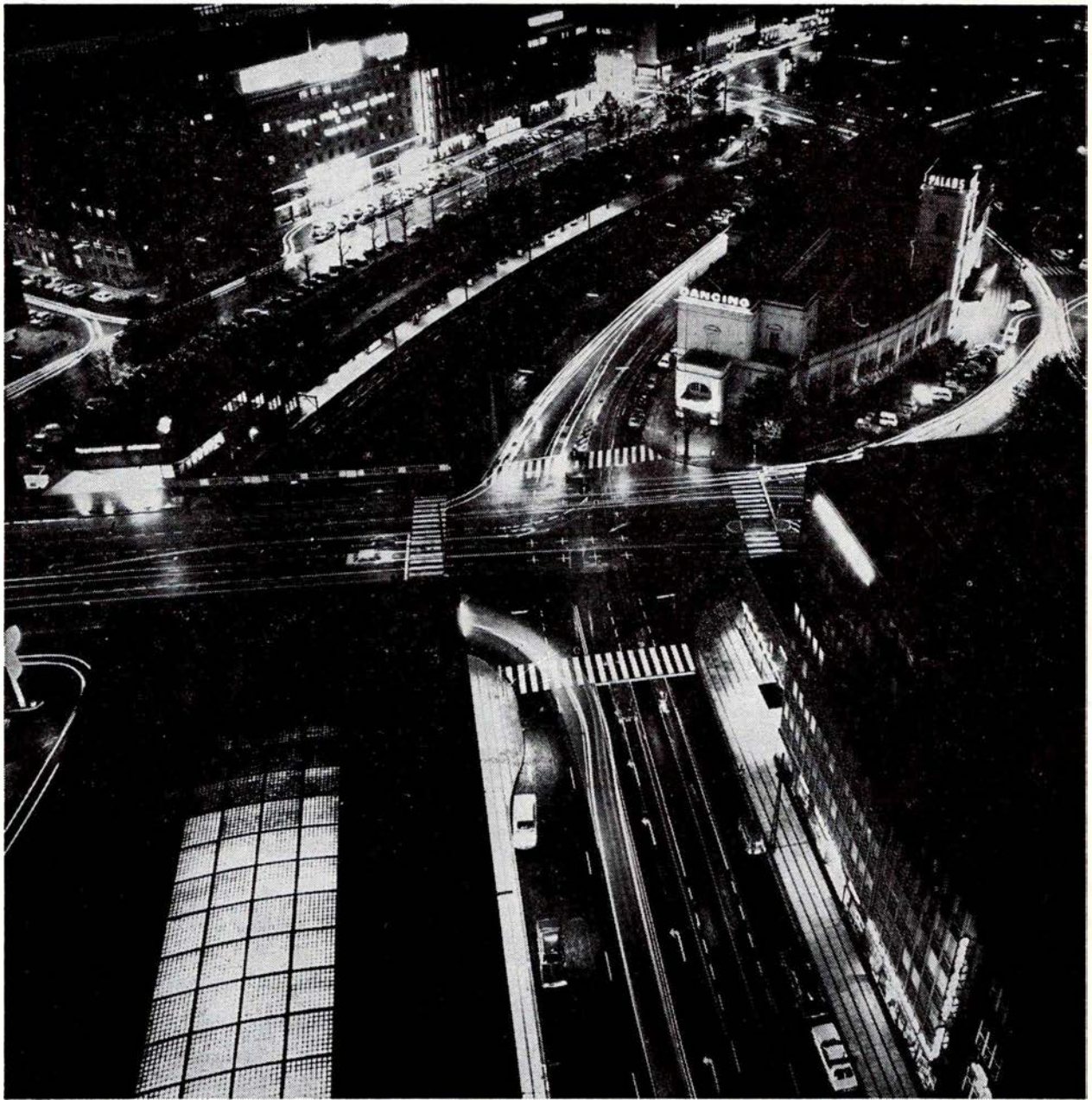


66

DSB kiosker

er selvfølgelig det sted,
hvor De køber:

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



En verden af energi bæres frem af NKT kabler og ledninger.

Højt til vejrs, inde og ude - under vandet
og under jorden - alle steder er der
behov for effektiv el-fremføring. NKT
leverer ledninger og kabler til alle
formål.

NKT

AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- og TRAADFABRIKER
LA COURSEVEJ 7
2000 KØBENHAVN F

November causeri

SKAL DSBs GODSBANER

ATTER VÆRE PASSAGERBANER?

DSB har som bekendt et antal jernbaner i drift, hvor man kun driver gods- trafik. Flere af disse baner skaber forbindelse mellem en købstad og landets øvrige jernbanenet. Persontrafikken har man forlængst overført til landevejen i form af rutebiler, og det er også en måde at skræmme kunderne væk på.

Gennem de senere år er der i DSBs terminologi dukket betegnelser op som »Det primære jernbanenet« og »Det sekundære jernbanenet«, eller på almindeligt dansk »hovedbanerne« og »sidebanerne«.

Der er fra DSBs side sat et skarpt skel mellem den betjening, de to former for jernbaner kan tilkomme. De »primære« baner har Intercitytog eller lignende fine hurtige tog, mens de »sekundære« baner må klare sig med almindelige standsende »bumletog«.

På de »primære« baner er der udover de hurtige tog også standsende tog, og vest for Storebælt er her indsat moderne, komfortable MR-tog, der har vist sig at være publikumsmagneter. Enkelte »sekundære« baner nyder også godt af disse dejlige tog.

I løbet af 1982 vil også de øvrige »sekundære« baner få nye MR-tog, det drejer sig om banerne langs den jyske vestkyst, Tønder-Bramming-Esbjerg-Skjern-Holstebro-Struer-Thisted samt Herning-Skjern.

Hvorledes »Lille Nord« til den tid vil blive betjent, vides endnu ikke.

Således står man altså i løbet af 1982 med forholdsvis moderne materiel over det meste af DSBs jernbanenet, omend trækraften vel nok må siges at være

en del udslidt. Men hvis blot lokomotiverne kan kore, så mærker publikum ikke noget til dette problem.

Så er det, man begynder at tænke lidt længere.

Og for at blive i den påbegyndte terminologi. Hvad med at spekulere på et »tertiært« banenet?

Med det »tertiære« banenet tænker vi i den forbindelse på en del af de baner, der i dag drives som rene godsbaner. Var det mon ikke en idé at undersøge, om ikke tiden er ved at være moden til en genetablering af passagertrafikken på nogle af disse baner? Vi forestiller os banerne Vojens-Haderslev, Rødekro-Åbenrå, Tommerup-Assens, Ringe-Fåborg, Næstved-Slagelse, Slagelse-Kalundborg, Randers-Ryomgård, Tinglev-Tønder og evt. Viborg-Logstor draget ind i disse undersøgelser.

Videre forestiller vi os disse (eller nogle af dem) baner trafikeret af étvogns MR-tog med énmands betjening. Billetsalgsformen må ganske afhænge af, hvorledes de forskellige amter har tilrettelagt deres amtslige trafiksystemer. Kan man ikke sige andet positivt om oliepriserne, så kan man under alle omstændigheder sige, at de har givet den kollektive trafik medvind i sejlene. Og derfor er det med at udnytte denne vind til at komme i den rigtige retning. Vi mener, fremtiden vil give os ret, når vi i dag spår de nuværende godsbaner en renaissance som personbaner, hvis opgaven bliver grebet rigtigt an og på det rigtige tidspunkt. Og det rigtige tidspunkt må være indenfor de nærmeste år.

Lad derfor det »tertiære« banenet opstå.

-tl-

STATSSTØTTE TIL MUSEUMSBANER?

Sverige er et land, der på mange områder er langt foran Danmark.

Og nu har man i Sverige taget et initiativ, der – omend ikke andet – fortjener at blive kendt i Danmark.

Der er nemlig den forskel mellem Sverige og Danmark, at Sverige af militære grunde har bevaret et »passende« antal damplokomotiver, der i en krisesituation kan klargøres og indsættes i driften. Som bekendt har man i Danmark ophugget al virkeligt anvendeligt trækraft, der ikke drives ved hjælp af olie!

Forstå det, hvem der kan!

Men som sagt, i Sverige har et nyt initiativ set dagens lys. Det går i al sin enkelhed ud på, at den svenske stat årligt yder et beløb i økonomisk støtte til landets museumsjernbaner.

Motiveringen for dette forslag er følgende:

Sverige har et stort antal damplokomotiver, der i en krise- eller krigssituation skal kunne indsættes i driften. Men som følge af, at der ikke mere uddannes lokomotivførere til dampkørsel ved SJ, så vil man inden længe stå i den situation, at der ikke er personale til at betjene beredskabslokomotiverne. Museumsbanerne derimod uddanner til stadighed damplokomotivførere, derfor vil man i en given situation være nødt til at trække på disse mennesker.

Iøvrigt vil museumsbanernes materiel, især trækraften, i en krisesituation kunne anvendes i mangel af bedre, idet det netop er damplokomotiver og ofte med et meget sparsomt forbrug af brændsel.

Foruden dette mere dystre argument nævnes også, at museumsbanerne bevarer svensk jernbanehistorie. De bidrager til at genskabe »et interessant og historisk vigtigt miljø«.

Et tredje argument er den beskæftigelse, banerne giver de unge – og for den sags skyld også ældre – mennesker, således at samfundet ikke skal søge udvej i form af ungdomsklubber m.m.

Museumsbanerne udgør også for mange små samfund kilden til en opblomstring. De små baner, der som følge af manglende trafik er nedlagt, de genoplives af jernbaneentusiasterne, der sørger for, at turister og interesserede lægger deres vej gennem de små samfund. Dette betyder en opblomstring af de erhverv, der lever af den omsætning, turisterne giver.

Forslaget om statsstøtte til museumsbanerne er overdraget uddannelsesminister Jan-Erik Wikström, og det er så

op til ham at forelægge det for den svenske regering.

Støttens størrelse taler forslaget også om. Den foreslås til mellem fem og ti mio. kroner, men skal kunne forhojes, hvis der kommer flere museumsbaner til. Og i stedet for at rive nedlagte baner op bør man søge at genskabe dem som museumsbaner. Derved vil man tilgodese ovenstående formål.

Mon ikke nogle af ovenstående argumenter skulle kunne anvendes i Danmark, så vore hjemlige politikere kunne få øjnene op for det store samfundsnyttige arbejde, de danske museumsbanefolk udfører? Alle vore museums- og veteranjernbaner mangler som bekendt penge for at kunne realisere deres allesammens drøm: remiser og vognhaller.

Hvem tager det første initiativ til en henvendelse til politikerne

Bolden er hermed givet op!

—/—

værre mangler man endnu at få DSBs tog med i ordningen, før den kan siges at være fuldendt, men fohandlingerne er i gang, og foreløbig sætter man på at fuldende disse forhandlinger så betids, at også DSBs tog vil kunne indpasses i systemet pr. 1. juli 1980. Et af problemerne er her, at Storstrøms Amt ikke ønsker at betale DSB det indtægtstab, man vil lide, hvis transitpassagerer fra/til det sydlige udland skal nyde godt af de billige takster. Og som bekendt kører DSBs internationale tog gennem Storstrøms Amt. Hvorledes man skal kunne adskille den regionale trafik fra den internationale, det er bl.a. det, man skal søge at finde en løsning på.

SAGT OG SKREVET

Trafik-chance

Aarhus Stiftstidende har i en leder beskæftiget sig med et af tidens brændende spørgsmål, nemlig energibesparelser og i denne sammenhæng kollektiv trafik. Der siges heri følgende kloge ord:

»Uanset de svingninger, der er i prognoser og udtalelser om olie- og benzinsituationen, er der ikke holdepunkter for at slække på appeller om mådehold eller for at reducere viljen til at efterleve spareopfordringerne. Energiproblemerne er kommet for at blive. I bedste fald foreløbig.

Det er på den baggrund værd at hæfte sig ved, at den kollektive trafik, som længe har haft svært ved at friste til øget forbrug, omsider synes at have fået lidt medvind. I en sommer, der ellers ikke fik et vejrperspektiv, der har indbudt til voksende rejseaktivitet, er der udværelse om stigende belægning på både baner og rutebiler/busser.

Det er til dels svar på, at køreplaner og komfort har fået en løftning, men det er også udtryk for en erkendt nødvendighed og fornuft. Økonomi med andre ord. Regnestykker godtgør, at det med egen eller to egne biler ikke mere er den selvfølgeligste sag, som da vi toppede i velfærdsoptigningen.

Månedens emner ...

STS snublede i starten

Den 30. september 1979 skulle det amtslige trafikselskab Storstrøms Amt, STS (Storstrøms Trafikselskab), være startet under store festligheder.

Få timer før festlighederne skulle tage deres begyndelse, måtte man aflyse det hele.

Årsagen var, at ca. 400 rutebilchauffører, der skulle køre under STS, havde nedlagt arbejdet som følge af utilfredshed med forskellige forhold.

Først efter flere dages strejke lykkedes det at få kørslen i gang, og STS-systemet kunne begynde at fungere.

Det er ikke noget HT, der er dannet i Storstrøms Amt. For hvor HT ejer størstedelen af vognparken, så er alt

materiel under STS' vinger ejet af de trafikselskaber og vognmænd, der indgår i systemet. STS er kun et administrativt selskab, som styrer kørslen ved hjælp af køreplaner og et takstsystem. De forskellige trafikselskaber kører som entreprenører for STS.

Hele systemet er rent takstmæssigt baseret på zonetakster med en inddeling i 52 zoner. Der er mange lighedspunkter med systemet, der anvendes i Hovedstadsområdet, og fælles for begge systemer er bl.a. indførelsen af rabatkort og enhedsbilletter.

For næsten alle trafikanter, der i Storstrøms Amt anvender de kollektive trafikmidler, betyder indførelsen af STS reducerede transportomkostninger. Des-

Beckers



FARVECENTER

Sct. Mathias Marked 203 - 8800 Viborg - Tlf. (06) 61 35 35

Beckers

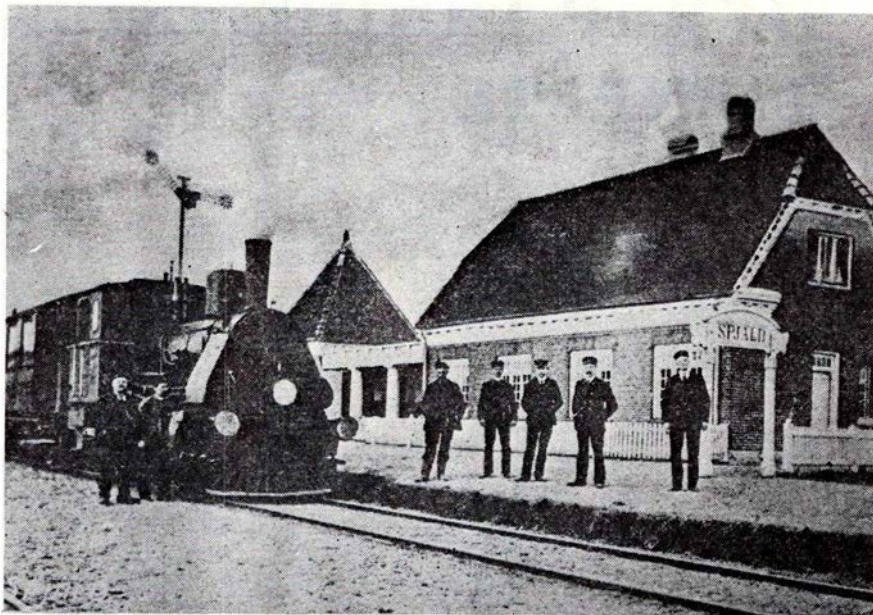


En bedre kvalitet – en bedre service

Månedens foto

Under den samme tur opad var det, at små jernbanestationer blev nedlagt. De havde ikke mere et rimeligt publikumsunderlag. Det samme gjaldt adskillige trængte busruter. I begge tilfælde blev den ikke privat kørende del af befolkningen overladt til vanskelige, ofte dyre løsninger på transportspørgsmålet. For nogle betød det, at de simpelthen ingen steder kom. Andre blev bragt i et afhængighedsforhold til bil ejere i familien, eller blandt venner.

Det kan vel tænkes, at udviklingen fører til genåbning af nogle stationer og nye rutebilmuligheder. Nærbaneåbningen ved Århus er i den sammenhæng et studieobjekt, som vil have landsinteresse. Hvis der virkelig er sket en vending i trangen og lysten til at køre kollektivt, får de omtalte efterladte, der med rette har kunnet føle sig svigtet med trafiktilbud, måske en chance. Vi vil tro, at ikke få spejder efter den i et håb, næret af oliekrisen og de begyndende foranstaltninger i det spor.



Spjald station med et af banens første lokomotiver, formentlig engang i 1920'erne.

Foto: Arkiv P. Kristensen, Spjald.

Tilbud til læsere

JERNBANE-BLADET kan denne gang tilbyde vore billetsamlere et par sjældne samlinger, nemlig en serie billetter fra den nedlagte Hørve—Vørslev Jernbane samt en samling fra den nedlagte Næstved—Præstø—Mern Banen. Begge samlinger omfatter stort set de billetter, der var til stede ved de to baners nedlæggelse. Tilbud kan gives til bladets redaktion, der formidler salget. Billetterne sælges for højeste bud over kr. 150,00 pr. samling.

Desuden tilbydes:

1 original oval messingnummerplade fra litra K.

1 original oval messingnummerplade fra litra P.

Til salg for højeste bud, dog ikke under kr. 800,— pr. stk.

Henvendelse til redaktionen.

Spjald station i banens storhedstid

Ringkøbing—Ørnhøj Jernbane åbnedes den 15. november 1911 for almindelig drift, efter at man dagen før havde foretaget en festlig indvielse for særligt indbudte honoratiorese.

Den 2. august 1925 forlængedes banen fra Ørnhøj til Holstebro, og de 30,7 km banelængde var herefter blevet til 53,8 km. Banen hed nu RØHJ — Ringkøbing — Ørnhøj—Holstebro Jernbane.

Den 31. marts 1961, få måneder før banens 50 års jubilæum, blev banen offer for den nedlægningsbølge, der hærgede gennem alle 1960'erne. Selv vejrguderne var i oprør over denne forsmædelige skæbne, de lokale sognerødder langs

banen gav den, og banens sidste dag var præget af snevanskeligheder.

Spjald station, der lå på den »gamle« bane, lå 17,7 km fra Ringkøbing. Den var en af banens gode stationer, og her havde man både læsse- og krydsningsspor.

Fra denne station har vi fundet et gammelt foto, som hr. P. Kristensen, Spjald Boghandel, har stillet til rådighed. Det viser stationen med et af banens første lokomotiver, og af personerne på billedet kendes de to, der står yderst til højre. Yderst står baneformand Laurits Kristensen, og ved siden af ham står Spjalds stationsforstander Laurits Husted. Billedet er formentlig fra engang i 1920'erne.

Martinus Schmidt

Tandteknik

Mariendalsvej 12 C — København

Telefon (01) 86 08 80 — (01) 87 08 39

Overenskomst med kommunerne

BAT-KON $\frac{1}{5}$

— et begreb blandt fagfolk

H. C. ANDERSENS BOULEVARD 42

1553 KØBENHAVN V . TLF. (01) *11 18 19

DYRUP I INDUSTRIENS TJENESTE



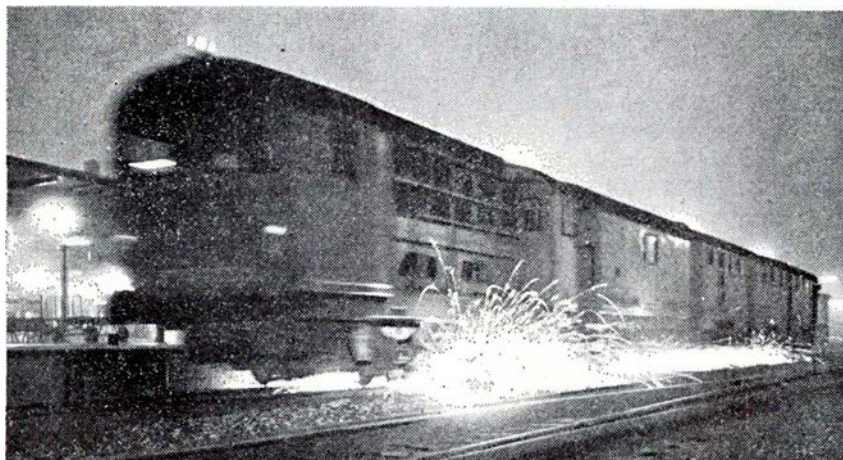
S.DYRUP & CO

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF

GLADSAXEVEJ 300 - SØBORG - (01) 69 12 55 - INDUSTRIA.FD.

SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

Skinneslibning



Sophus Berendsen A-S
Ingeniørafdelingen,
repræsenterer Speno
International SA i Norden



SOPHUS BERENDSEN A·S

INGENIØRAFDELINGEN

AMALIEGADE 10 · 1256 KØBENHAVN K · TLF. (01) 14 85 00 · STORE TORV 10 · 8000 ÅRHUS C · TLF. (06) 12 04 22

ERINDRES DET . . .

For 50 år siden . . . November 1929

Trafikministeren fremsætter i Folketinget forslag til lov om elektrificering af banelinierne Valby—Klampenborg, Hellerup—Holte og Frederiksberg—Vanløse—Hellerup. Anlægsomkostningerne anslås til 16,8 mill.

Ifølge påbud fra trafikministeriet den 8. ds. vil en del nordsjællandske bilruter blive nedlagt, da de er til stor gene for jernbanerne.

Det bliver ruterne Smidstrup—Kbhvn., Helsingør—Kbhvn., Havreholm—Kbhvn., Hillerød—Kbhvn., Hornbæk—Kbhvn. og Plejelt—Kbhvn.

Slangerupbanen er nu ved at gøre alvor af elektrificeringsplanerne, men har forinden forespurgt i Gentofte og Kbhvn.s Kommuner, hvorledes disse stiller sig til tankerne om elektriske tog på banen. Fra Gentofte har man intet hørt. Men borgmester A. Andersen, Kbhvn. udtaler, at når kommunen først har betalt DSB flere hundrede tusinde kroner til den nye højbane over Nørrebro til brug også eventuelt til en forlængelse af Slangerupbanen, så vil man i hvert fald ikke betale, fordi en ingeniør finder på at føre banen ind til Rådhuspladsen via gadeniveau. Men alt skriftligt materiale i sagen er nu tilsendt sporvejsdirektøren, slutter borgmesteren.

I DSBs ambulancetog har man gennem lang tid været plaget af morfintyverier fra lægetaskerne. Sagen er nu opklaret ved en yngre portørs pludselige død. Han blev fundet på sin bopæl — død af en overdosis morfinpiller. På stedet fandt man beviser for, at afdøde var gerningsmanden.

En voldsom og ødelæggende orkan gik natten til den 10. ds. hen over Sjælland. Færgerne fik timelange forsinkelser. Og flere tog kørte ind i væltede telefonmaster og ledninger. Andre steder påkørte togene væltede træer, hvilket også gav forsinkelser.

Den 16. ds. afholdtes i København et møde med bankkreditorerne, der delvis har finansieret Det Østsjællandske Jernbaneselskab, og nu truer banen med konkurs. Banens bestyrelse har af samme årsag henvendt sig til trafikministeren, idet man vil lade spørgsmålet løsning afhænge af ministerens svar. Sva-

ret blev, at staten ikke ønsker at foretage sig videre i sagen, før der er tilvejebragt en betryggende ordning af banens forhold for den kommende fireårige periode.

Om banedriften skal fortsætte — eller banen skal lukke — ja, det bestemmer de i banen interesserede kommuner, men afgørelsen skal træffes inden længe.

Haderslev Amtsbaner blev den 26. ds. ramt af et toguheld, idet et godstog med damploko løb af sporet og delvis væltede i et skifte på Gram st. Fra værkstederne i Haderslev ankom hjælpetog og i løbet af nogle nattetimer fik man det lille tog på sporet igen.

For 25 år siden . . . November 1954

Den 19. ds. afsluttedes der i København kontrakt mellem DSB og »Nydqvist & Holm«, »Nohab«, i Trollhättan, om yderligere levering af 20 stk. 1750 hk. Myloko. Maskinerne skal leveres inden november 1955.

DSB har købt ialt 16 tyske Ardeltraktorer, og nu har man i disse dage bestilt 10 tilsvarende 160 hk. traktorer hos Frichs, Århus.

Et langt godstog kørte den 24. ds. i stå på Storstrømsbroen på grund af den stærke storm. Efter at toget var kommet igang igen og nået Eskildstrup st., fik det maskinskade. Det gav store forsinkelser på hele Sydbanen, idet toget var på 55 vogne og derved så langt, at det ikke kunne være på nogle af stationerne før Nykøbing F., da læssesporene for tiden udnyttedes fuldt ud af roevogne.

Man måtte derfor standse Skandinavien—Italien Ekspressen sydfra i Tingsted og lade dette togs E-maskine køre til Eskildstrup, hvorfra den trak halvdelen af godstoget til Tingsted, så der blev mulighed for at passere strækningen. Senere hentede en hjælpemaskine godstogets to halvdele i henholdsvis Tingsted og Eskildstrup, og de ankom først til Nykøbing kl. 21 og kl. 23.50. Forsinkelserne gav store problemer, og et enkelt persontog måtte aflyses.

Lollandsbanen har købt 33 godsvogne af Nakskov—Rødbybanen, d.v.s. uden at det koster Lollandsbanen en eneste øre, da forholdet er det, at da ingen ville købe vognene, fik Lollandsbanen dem til ophugningspris, og banen har så i stedet solgt et tilsvarende antal gamle vogne til ophugningspris.

Kolding

KOLDING FOTO

Jernbanegade 32 . Kolding . tlf. 52 00 54

Specialforretning for foto i byens midte

På gensyn!

CARSTEN POPP

Deres indkøbssted

JØRNS SEVO MARKED

Fynsvej 93 . Kolding . tlf. 52 07 49

Køb, hvor De får mest for pengene
Husk vore gode tilbud

På gensyn!

Sevo Købmanden JØRN RASMUSSEN

Skoen, der giver Dem velvære

KALSØ SKO

Haderslevvej 12 . Kolding . tlf. 53 58 99

Rank ryg med Kalsø Sko — Minus hæl
Katalog kan rekvireres

Fredericia

Vi handler i

KIOSK WESTEND

Nørrebrogade 35 . Fredericia
tlf. 92 41 49

Alt i dag- og ugeblade
skriveartikler — tobaksvarer m.m.
Aut. tipsforhandler

SKÆRBÆK KIOSK

Havnegade 25 . tlf. 56 24 52

Kiosken med det store udvalg i alt
Aut. tipsforhandler

ELISABETH SØRENSEN

HER GØR VI HOLDT

Lad os tage besværet ved Deres fester

LØGTEN KRO

Grenåvej . Logten . tlf. (06) 9931 11

Hvor maden er i topklasse

Venlig betjening

Med venlig hilsen Det nye værtspår

KAREN og WANDER SØRENSEN

Et besøg værd

HØRNING KRO

mellem Århus og Skanderborg

tlf. (06) 92 13 11

1. kl.s køkken - venlig betjening
Selskaber fra 10-150 prs. modt. gerne

Med venlig hilsen

REINHOLDT SØRENSEN

Vær gæst ved Deres egen fest -
vi arrangerer
familiefester - firmafester - selskaber

TRIGE FORSAMLINGSHUS

mellem Århus og Randers

tlf. (06) 23 13 32

Ring og få et godt tilbud

Med venlig hilsen KAY NORMANN

En rigtig landevejskro -

HAGEBRO KRO

Mellem Holstebro og Viborg

Tlf. (07) 45 20 05

Hvor maden er i topklasse

- stedet for lystfiskere

S-banen Hundige-Solrød Strand indviet

Solen skinnede fra en næsten skyfri himmel om morgenen den 29. september 1979, og der var mange, der dermed åndede lettet op.

For denne dag var udset til at være indvielsesdag for 10,6 km ny jernbanestrækning på Køgebugtbanen.

Og selveste landets kronede monark havde givet tilsagn om at foretage den højtidelige indvielse.

Jo, fint skulle det være, og fint blev det. Intet skulle være ringere end ved baneindvielser før i tiden.

For de mange fremmødte Køgebugtbeboere var det også en festdag, for den nye S-banes åbning betød for dem en væsentlig forbedring af deres transportmuligheder til storbyen.

Selve indvielsestoget var udset til at være et af DSBs nye regionale S-tog. Desværre er disse tog så moderne i teknikken, at de ikke vil køre på samme banestrækning som de ordinære S-tog, så ødelægger de sikringsanlæggenes pålidelighed. Derfor havde man slæbt DSB FC 6005 — MC 6505 — MC 6506 — FC 6006 til Hundige i nattens mulm og mørke, så dette kunne være ene tog på den nye banestrækning under selve indvielsen.

På de nye stationer i Greve, Karlsrunder og Solrød Strand var der, som det er tradition, borgmestertaler med ønsker om en lykkelig fremtid for den nye bane, og de samme steder talte generaldirektør Povl Hjelt. Først ved ankomsten til Solrød Strand fik dronning Margrethe ordet, og hun erklærede den nye bane for åbnet. Samme sted talte også Hovedstadsrådets formand Bent Sørensen.

I byerne langs den nye bane var der arrangeret stor festivitas i anledning af jernbanens komme. Der var folkedanseroptræden, der var udstillinger, morgenkaffe med rundstykker, film, bal, svømmekonkurrencer, musikunderholdning og meget, meget mere. I Solrød Strand var der sågar arrangeret en såkaldt »Banefest« om aftenen.

Efter baneindvielsen var der gratis kørsel mellem København H. og Solrød Strand for alle, der overhovedet gad bevæge sig ind i de overfyldte S-tog. Men det var med den ordinære S-togs type. De nye MC-tog var udstillet på stationen i Solrød Strand.

Endnu 10,6 km er føjet til Danmarks jernbanenet. Nu mangler kun de resterende 9,7 km mellem Solrød Strand og Køge. Tidspunktet for denne stræknings færdiggørelse er sat til 1983.

Til den tid vil den bane, der projekteres for mere end hundrede år siden, kunne åbnes. Ikke som led i Fugleflugtslinien, men som nærbane til Hovedstaden.

Men også til denne opgave er der brug for den.

Foreløbig må vi glæde os over, at det lykkedes at få åbnet strækningen mellem Hundige og Solrød Strand.

Køgebugtbanen er nu blevet næsten 30 km lang.

—tl—

VI HAR MODTAGET

M/F MORSØ, et klenodium, der bør bevares for eftertiden

M/F MORSØ, som er blevet overtaget af »Foreningen til bevarelse af færgerne Morsø«, er den første jernbanefærge, der er blevet bevaret her i landet.

Foreningen råder desværre ikke for øjeblikket over midler til at få færgerne i dok, så den kommer ikke ud at sejle foreløbig, men der undersøges forskellige muligheder for at anvende færgerne til lejrskole eller evt. til undervisningsformål. Færgerne har indtil videre fået lov til at blive liggende i færgeløbet i Nykøbing M.

De, der ønsker at støtte arbejdet med at bevare færgerne, kan blive medlemmer af foreningen ved at indbetale mindst kr. 50,00 på foreningens postgirokonto, der er:

Nr. 7 35 65 60.

»Foreningen til bevarelse af
færgerne Morsø
Bjørndrupvej 21
Vodstrup
7900 Nykøbing Mors

Tranbjerg

»SLETTEN« CAFETERIA

Chr. X vej 253 - Slet - Tranbjerg

Tlf. 29 08 45

Maden er i topklasse

Hurtig og venlig betjening

Før lukketid

Som nævnt i vort oktobernummer oplyser Jernbane-Bladet med at udkomme til nytår. Vi vil her gøre rede for nogle af de grunde der er årsag til bladets lukning.

Den væsentligste grund er en rigtig dårlig økonomi. På seks år er udgivesomkostningerne steget med det tredobbelte, og forsøget på at udligne denne stigning med forhøjelse af abonnements- og annoncepriser har ikke været særligt vellykket. Et eksempel: Skulle abonnementsprisen dække prisstigningerne, ville abonnementet stige fra kr. 36,— til kr. 180,—. Fuldstændig urealistisk tankegang. Annoncepriserne må nødvendigvis følge de gængse fagbladspriser, og samtidig er der en stigende tendens hos større firmaer til kun at annoncere i fagblade med et oplag på minimum 10.000.

Videre er vort blad i de senere år påført en illoyal, for ikke at sige unfair, konkurrence fra nogle blade, der på helt privat basis udgives med navne, der indicerer en nærmere tilknytning til DSB.

I denne forbindelse vil vi præcisere, at Jernbane-Bladet aldrig har haft den mindste tilknytning til et blad, der udgives under navnet DANSK JERNBA-NEBLAD.

Distributionsomkostningerne er på seks år steget med ca. 160 pct. Postvæsenet har i det samme tidsrum forringet deres service til det helt uanstændige. Vi har altid været glade for vor søsteretat, men de senere års mangelfulde postbesørgelse har slået svære skår i glæden. Et par eksempler: Antagelig på grund af en ringe personaleledelse har der jævnligt været strejker, f.eks. i omkarteringen, hvilket har medført forsinkelser, således at vi er gået glip af en del annonceordrer. Erstatning: Kr. 0. Flere pakker med færdige blade forsvinder mellem trykkeri og avispostkontor. Utallige ærgrelser og udgifter er følgen. Med en kvittering i hånden er erstatningen: kr. 0.

På grund af postvæsenets selvfor-skyldte forsinkelser, er det vigtigt for et blad at få posten så tidligt som muligt. Vi er naboer til posthuset i Hvidovre — ringer til dem når de glemmer at hive flaget ned ved solnedgang — og får vores post, til tider efter kl. tolv!

Det er bestemt ikke postbudets skyld, men en anmodning til postmesteren om en ændret omdelingsprocedure blev besvaret med et »kan ikke lade sig gøre«.

Når man tilhører en etat, der på utallige måder forsøger at udbygge og fastholde sit serviceniveau, virker det forvirrende, at søsteretaten går i den stik modsatte retning. Vi har ca. 3.000 postekspeditioner pr. måned, og er ved reklamationer kun blevet mødt med et skuldertræk.

Endelig er lovgivningsmagten heller ikke uden skyld i, at vi må lukke bladet. Det staten har pålagt os af ekstraarbejde med hensyn til moms-regnskab, i den forbindelse udregninger og registreringer, kildeskatteregnskab og herunder opstilling og udfærdigelse af årsopgørelser, er blot nogle ting, der belaster en hobbyvirksomhed helt urimeligt.

Vi er kede af det — og lidt vemodige. Det vil vi vende tilbage til i vort sidste nummer.

v.j.

Tag flyet til toget

Flyv — og ta' toget! Det er et motto, der er grundlag for i Schweiz, især til næste år. SBB, de Schweiziske Forbundsbaner, har netop meddelt, at der ikke bliver tale om takstforhøjelser i 1980. Også »Feriepasset« — en rabatbillet, der giver mulighed for ubegrænset rejse med tog, bus og skib i et vist tidsrum — holder prisen. Det betyder, at man f.eks. i otte dage kan farte rundt i Schweiz for 120 sFrs. (ca. 380 kr.).

Men der er også godt nyt for den rejssende, som netop er ankommet til Kloten, Zürich's lufthavn. Her åbner 1. juni næste år en banegård, midt i lufthavnbygningen, hvor 100 tog om dagen skal sørge for viderebefordring. Og ikke bare til hovedbanegården i Zürich (køretid 10 minutter), men også direkte med hurtigtog langs strækninger som f.eks. Zürich—Olten—Bern—Fribourg—Lausanne—Geneve og Winterthur—St. Gallen/Romanshorn.

SBB regner med, at omkring 20 pct. af alle flypassagerer til og fra Kloten vil benytte sig af den nye forbindelse — eller mere end to millioner mennesker på årsbasis. Og senest i 1990 venter man, at denne multi-million-investering har tjent sig selv ind. En særlig finesse bliver det i øvrigt, at ankommende og afrejsende passagerer kan sende deres bagage direkte med toget fra flyvepladsen til bestemmelsesstedet og vice-versa. Udover det vil i fremtiden flyvepassagerer være i stand til at checke bagagen ind allerede på opholdsstedet i Schweiz til bestemmelseslufthavnen i udlandet. Allerede nu tilbyder man denne service som en prøveordning på jernbanestationerne Engelberg og Luzern.

HER GØR VI HOLDT

Lad os arrangere Deres fester

HAMLETS KRO

Mellem Grenå og Randers

God kromad – hyggelige værelser

Ring tlf. (06) 49 44 10

– og få et godt tilbud

Med venlig hilsen ANNI JENSEN

Lad os arrangere Deres familie- og firmafester
Bal hver lørdag med spisning
for de unge på fyrrer

ASSENTOFT KRO

– en hyggelig landevejskro –

Tlf. (06) 49 42 35 – Randers

KAJ'S BODEGA OG GRILL-BAR

Q-centret . Galten . Tlf. 94 55 85

Stedet, hvor venner mødes
Åben mandag–fredag kl. 14–23
lørdag og søndag kl. 10–23
På gensyn!

Tag noget lækkert med hjem –
eller spis det her

GRILL-KROEN

Stationsgade 2 . Trustrup

Telefon 33 44 85

Alt i lækkert grill
Øl – Vand – Alt i spirituosa

Skanderborg

Gå til fagmanden

RADIO-TV CENTRET

Adelgade 56 . Skanderborg . tlf. 52 33 11

Det er os med den gode service
Kig ind og få en radio- og TV-snak

Med venlig hilsen
HANS JØRGEN KELSING

Den prisbevidste husmor handler i

JACO LAVPRIS

Adelgade 84 . Skanderborg . tlf. 52 06 99

Alt på ét sted

Husk: Vi har altid et godt tilbud

På gensyn! JACO LAVPRIS

Alle ender i bukser fra

»SIMONETTE«

Møllegården . Møllegade . Skanderborg

Telefon 52 01 91

Lækre kvalitets-mærkevarer i fløjls
og denim

Kig ind og få en buksesnak

På gensyn! SIMONETTE

Det store udvalg til de rigtige priser
finder De i

»CHIC« BØRNETØJ

Adelgade 116 . Skanderborg

Telefon 52 08 97

Kig ind – vi har altid et godt tilbud
fra 0 til 12 år

KNALLERT OG MC CENTER

Vestergade 16 . Skanderborg

Telefon (06) 52 37 95

Salg – Service – Reparation

Stort udvalg i cykler i de kendte
mærker

Frisørsalonen, hvor både moderne og
klassisk håndarbejde udføres med
største ekspertise!

SALON SUZETTE

AGDA AAHAUGE

Adelgade 82, 1. sal . Skanderborg

Telefon 52 05 15

Onsdag lukket

SKANDERBORG BOGHANDEL

Adelgade 126 . tlf. 52 00 95

Skriveartikler – Fag- og skønlitteratur

Bliv medlem af Gyldendals Bogklub
gennem Deres boghandler

Med venlig hilsen GRETHE BRANDT

REENBERG AUTODELE

Banegårdsvej 11 . Skanderborg

Telefon (06) 52 32 22

Alt i autodele – udstyr – akkumulatorer
til alle bilmærker

Ring og spørg om prisen – det er
billigere, end du tror

Med venlig hilsen
REENBERG AUTODELE

Snebjerg

HJÖLLUNDS AUTOVÆRKSTED

Enggårdsvej 4 . Snebjerg . tlf. 16 13 73

Autoreparation – pladearbejde udføres
på alle gængse vognmærker

1. kls service med alt det nye inden
for værktøj

Med venlig hilsen PETER HJÖLLUND

Herning

VESTERGADES GRILL-BAR

Vestergade 9 . Herning . tlf. 22 05 56

Alt i lækkert grill!

Det er os med de store kyllinger

Kvalitetsmaskiner, der kan det hele

ROYAL og CONSUL

SYMASKINER

Vestergade 14 . Herning . Tlf. 12 22 51

Kom ind og få en sysnak

Med venlig hilsen

PEDER BRANDSTRUP

Hørning

Hvor maden er i topklasse

SPISERESTAURANT

PINDS MØLLE

Hørning . tlf. (06) 92 24 70

Prøv vort ta' selv kaffebord hver søn-
dag – ring og bestil bord – køer ikke
forgæves

På gensyn!

SPISERESTAURANT PINDS MØLLE

TANDLÆGE

FL. SONDRUP NIELSEN

Butikstorvet . Nørre Allé 21 . Hørning

Telefon 92 24 62

Kons. efter aftale

HØRNING MATERIALHANDEL

Århusvej 1 . Tlf. 92 23 20

Alt indenfor toiletartikler,
vinfremstilling m.m.

NYT fra udenlandske baner

VESTTYSKLAND. Var Tyske Forbundsbaner negativ i sit forhold til at bevare et eksemplar af hver type af de nu ud-rangerede damplokomotiver, så synes man nu at have et andet syn på de gamle elektriske lokomotiver, der som tidligere omtalt her i bladet er på vej ud af driften. Af alle typer, der har haft en fremtrædende plads i den daglige drift eller på anden måde gjort sig bemærket, fx. som prototyper m.m., agter man at bevare et eksemplar. Og lokomotiverne skal ikke være døde museumsgenstande, nej, de skal anvendes til udstillinger, særtogsarrangementer, udflugter m.m. Ved udløb af revision m.m. vil de dog ikke blive restaureret, men foreløbig bevaret. Flere lokomotiver er allerede sat »i bås« med henblik på bevaring.

ØSTEUROPA. Østblokkens COMECON-lande regner med store trafikstigninger i jernbanetrafikken. Femårsplanerne fra 1975 til 1990 kalkulerer med en stigning på 100 procent, altså en fordobling på 15 år. Naturligvis er det godstrafikken, der her er i højsædet. Passagertrafikken i de østeuropæiske lande har anden prioritet.

UIC, den internationale jernbaneunion, har besluttet, at fra køreplansskiftet 1979 skal antallet af ikke-ryger pladser i RIC-mærkede passagervogne, altså vogne i international trafik, forhøjes. Forholdet vil herefter blive, at ikke-rygere får 55—60 procent af vognenes samlede pladsudbud.

USSR. Den kendte Transsibiriske Ekspres gøres nu til genstand for kritik i den sovjetrussiske presse. Dagbladet »Pravda« fortæller, at udbudet på spisekortet er stort nok, men at de tilbudte varer ikke kan leveres, fordi personalet sælger madvarerne under opholdet på stationerne til andre. Dagbladet antyder, at der også er tale om kompetencestridigheder, idet de russiske spisevogne hører under to ministerier, Handelsministeriet og Trafikministeriet! Den slags kan altså også forekomme i Lenins land! SYDAFRIKA. Ved SAF, De sydafrikanske Jernbaner, har man indført en ordning, der herhjemme for generationer siden er afskaffet. Hver lokomotivfører har sit eget lokomotiv at passe og køre med. Desuden kan han efter ønske male det i sine egne farver og udsmykke det, så han kan være »sit« lokomotiv bekendt. Skulle vi herhjemme købe et MZ-lokomotiv til hver lokomotivfører ved DSB?

STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER

Siden starten i 1976 og til december 1979 er udgivet ialt 17 porcelænsplatter – alle nummererede – og i oplag fra 100 til 500 stk.

Over 80.000 kr. er givet i støtte til 12 forskellige projekter – sidst er 5000 kr. skænket til Bornholms Museum og den gamle postvogn fra DBJ er reddet ...



Oversigt over samtlige platter:

Nr. 1	SFJ – jubilæum	udsolgt
Nr. 2	HHGB – jubilæum	udsolgt
Nr. 3	SFJ – Jubi (lok. 30)	udsolgt
Nr. 4	DBJ – lok. 5	udsolgt
Nr. 5	»GUNGNER«	udsolgt
Nr. 6	DSB litra »K«	udsolgt
Nr. 7	»GAMLE OLE«	udsolgt
Nr. 8	»ROESKILDE«	udsolgt
Nr. 9	VNJ – jubilæum	udsolgt
Nr. 10	DSB litra »R«	udsolgt
Nr. 11	S/S AGNETE (enk. exmpl.)	
Nr. 12	»CANADA« – lok. (enk. exmpl.)	
Nr. 13	ØSJS jubilæum (enk. exmpl.)	
Nr. 14	VLJ jubilæum (enk. exmpl.)	
Nr. 15	DBJ postvogn (kun få exmpl.)	
Nr. 16	S/S BJØRN	udsolgt
Nr. 17	DSB litra »P«	(udk. dec.)

I november er netop udsendt platte nr. 2 i serien: »Danske dampskibe« med den 70-årige S/S BJØRN, der stadig er aktiv i Randers fjord.

I december udsendes platte nr. 3 i serien: DSB lokomotiver. Denne gang litra P 904 i oprindelig udseende.

Prisen er stadig kun **95 kr.** + 10 kr. i forsendelsesgebyr ved forudbetaling pr. giro eller check.

P-maskine platten udgives kun i **350 nummererede** eksemplarer ...



Bogen »Lokomotivkørsel« – genoptryk fra 1878 – kan stadig fås. (46 kr.)

Postkort (motivet fra platte nr. 6) 10 stk. = 10 kr. + porto (portofrit ved bestilling over 50 kr.).

Igen i februar uddeles midler af overskuddet til støtte for bevaring og restaurering af dampmaskineri af enhver art. (Ansøgninger må være os i hænde inden den 31. december 1979.)

STØT DEN GODE SAG – KØB VORE PLATTER ...

STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER

Esrumvej 47 . 3000 Helsingør . Telefon (03) 21 81 46 . Giro 8 29 47 63

Gudumholm - Mou Transportspor

En forbavsende »glemt« bane, en bane som det ikke har været let at komme ind på livet af.

Vel, det er 60 år siden den åbnede, og 50 år siden den lukkede, og det i sig selv er på en måde tilstrækkeligt til, at vanskelighederne melder sig.

Men ofte er det sådan, at der tid efter anden melder sig småoplysninger m.v., som — sammenstykket — kan give os hele mosaikken.

Her varede det 17 år, der selvsagt ikke er gået med alene at søge denne bane, men sideløbende med mange andre ting. En notits i Aalborg Stiftstidende i foråret gav imidlertid et par gode oplysninger, blandt andet to adresser på »medvirkende« og heriblandt var banens bygmester. Det lyder flot, men er ikke desto mindre realiteten.

I en alder af 88 år er »konstruktøren« idag fuldt ud i stand til at berette om store og små ting.

Og dette sammenholdt med en afsluttende søgning i Ålborg Privatbaners arkiver i Landsarkivet i Viborg gav efterfølgende resultat.

Om det var anstrengelserne værd?

Det kan De selv dømme om.

Mousporet

eller hvad man skal kalde det.

Lokalt blev som regel anvendt betegnelsen tørvesporet om strækningen Gudumholm—Ny Høstermark og Mousporet derfra til Mou bro, ud på Mou bro.

At det er svært at vælge en entydig betegnelse fremgår af, at interessentselskabet, der drev banen, i skrivelser til Aalborg Privatbaner med blot to måneders mellemrum kaldte sig dels Mou—Gudumholm Tørvebane, dels Gudumholm—Mou Transportspor.

Uanset benævnelsesusikkerheden står det imidlertid fast, at banen forløb, som det fremgår af hosstående skitse. Fra Gudumholm til Ny Høstermark kan forløbet aflæses direkte af Geodætisk Instituts atlasblade fra 1920'erne, og resten er påvist »in natura« af flere i anlægget implicerede. Ikke på den måde, at der er rester at finde anno 1979, intet, det er alt sammen borte, der er sket meget i Lille Vildmose i de mellem-liggende 60 år.

Forudsætningerne for anlægget

var selvsagt landets prekære brændsels-situation, noget som også Anden Verdenskrig medførte for os alle.

Man må her erindre, at korttransporterne af tørv skulle ske pr. hestevogn — bortset fra den søværts transport. Og en sådan hestevognstransport havde selvsagt sin begrænsning, især her, hvor afstandene var betragtelige.

Inden vi taler om tørvtransporter m.v., er der nogle enkle talstørrelser, som nok vil være til støtte, når de ældre betegnelser benyttes fremover, nemlig at et hestevognslæs normalt regnedes til 1,5 tons eller 5.000—5.500 stk. tørv. At der gik 2.500—4.000 stk. tørv på én ton, alt efter tørvenes kvalitet og vægt, samt endelig, at der med en pramlast beregnedes ca. 30.000 stk. tørv.

Baseret på foranstående beregninger skulle der altså her være al mulig grund til at søge skinnetransport etableret. Afstanden til Gudumholm var relativt stor.

Men hvor fik man så en sådan bane fra?

Spormateriel var under krigen også en mangelvare.

Landets eneste større sporbruger var Hedeselskabet, der havde en lang række sporsystemer i brug Jylland over, de

var udlejet til forskellige lokale mergelselskaber for kortere åremål, hvorefter de »flyttede« til et andet mergelselskab.

Normalt blev spor og rullende materiel anskaffet fra Tyskland, men krigen medførte selvsagt, at der var stor efterspørgsel efter netop disse ting, bl.a. til anlæg af feltbaner.

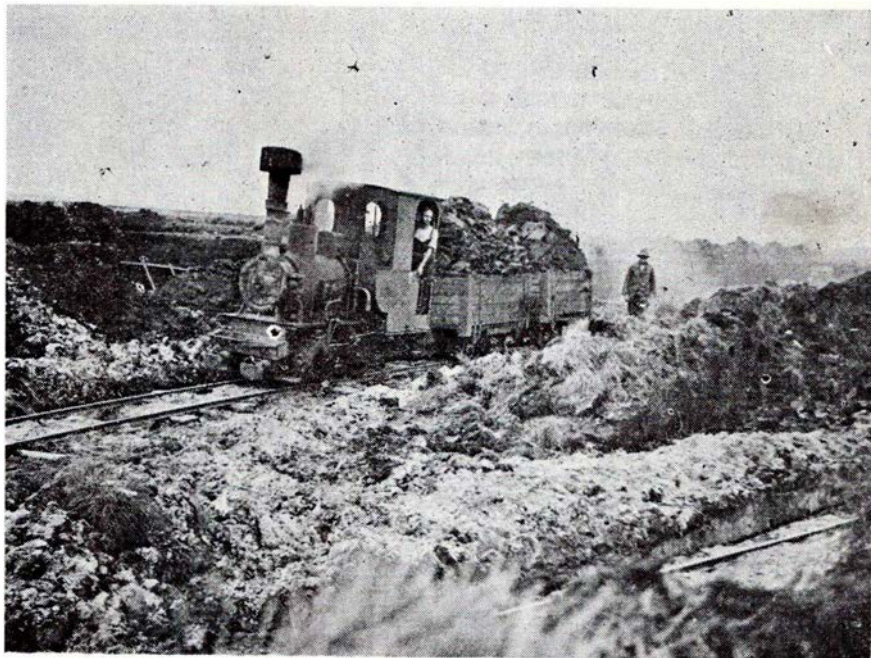
En af regeringen nedsat Mergelbanelkommission fastslog i 1916 sammen med Landbrugsministeriet, at en hel del mergelspor skulle afgives midlertidigt til tørvtransportsektoren, og der blev i dette konkrete tilfælde stillet et beløb på 60.000 kr. til rådighed til anlæg af Mousporet.

9 km spor, 36 tipvogne og 2 damplokomotiver skulle der til, og der blev købt det nødvendige spor, 2 lokomotiver og 40 vogne.

Købet fandt sted på den måde, at Hedeselskabet var behjælpelig med formulering af en ansøgning i henhold til lov om anlæg af mergelbaner. Det var lov nr. 183 af 20.3.1915, og den 17.7.1916 forelå meddelelse om, at forannævnte 60.000 kr. var bevilget.

Også beløbets anvendelse fremgår af de arkiverede materialer, der var som følger:

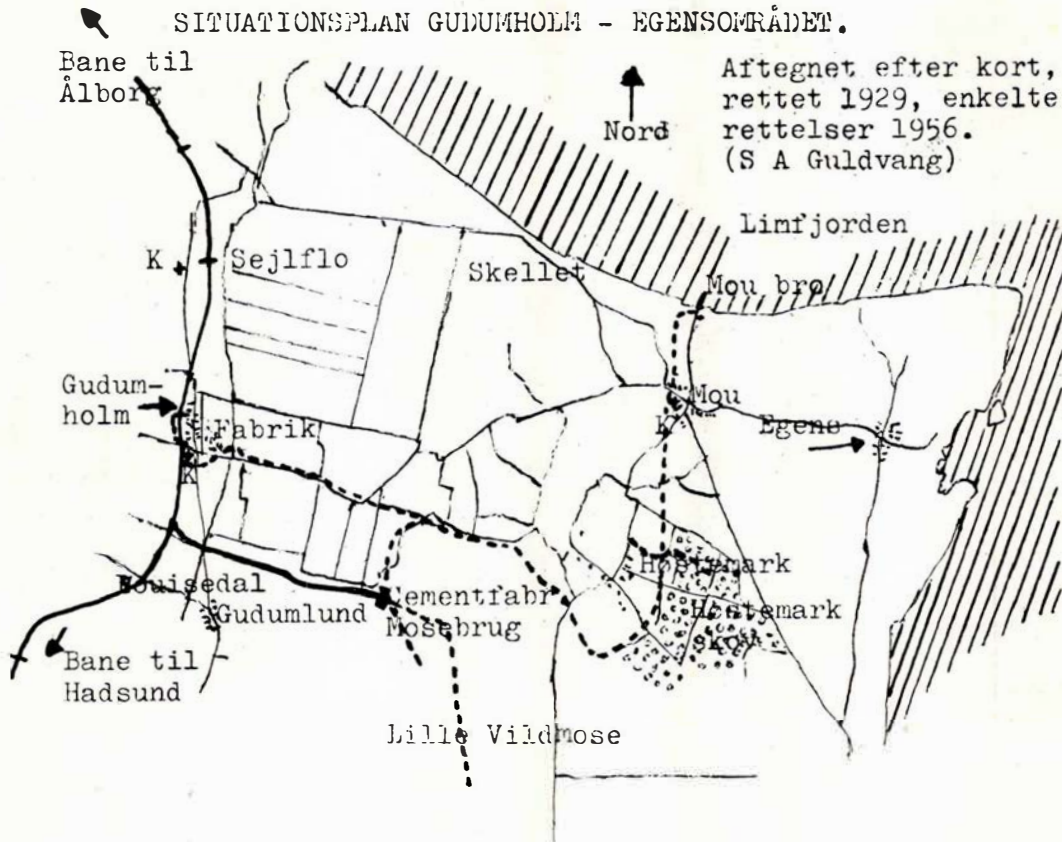
Spor og værktøj	32.505,44 kr.
Vogne	8.793,00 kr.
2 lokomotiver	11.549,29 kr.



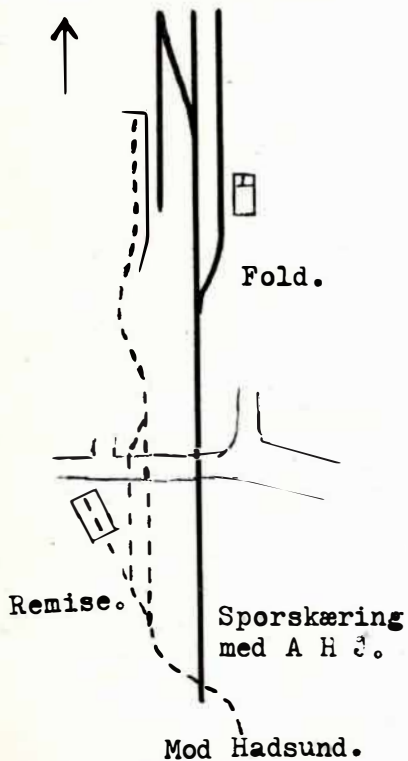
Det er ikke Mou-sporets lokomotiv, ej heller banen Gudumholm—Mou, men det er fra samme tidsalder, ca. 1919. Lokomotivet er ikke ulig de to, der kørte på Mousporet.

Arkiv: S. A. Guldvang.

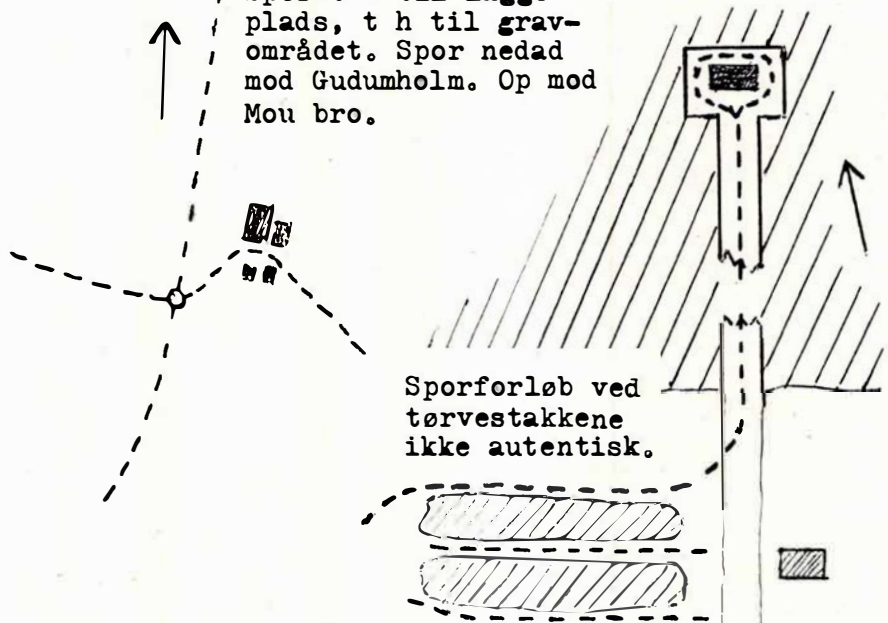
SITUATIONSPLAN GUDUMHOLM - EGENSOMRÅDET.



Gudumholm station.
Ladespor t v, spor 2
med blindspor til rampe
t v.
Vejen mod højre går
til Høstermarkområdet.



Fabriksområdet ved
Høstermark. Vogn-
drejeskiven ses.
Spor t v til lægge-
plads, t h til grav-
området. Spor nedad
mod Gudumholm. Op mod
Mou bro.



Sporforløb på Mou bro. Bygningen på bro-
hovedet var et rødt lagerskur.

Rampe, broer, remise og
overkørsler 6.890,06 kr.

Ialt 59.737,79 kr., altså næsten på øre
det bevilgede beløb.

Sporlægningen beløb sig til 2.493,70
kr., og dette beløb samt ulempeerstat-
ning afholdes af interessenterne.

Om sporet kan samtidig rent teknisk
oplyses, at det var 700 mm sporvidde,
samt at det var 7 kg skinner på 5 meter
sporrammer med hver 7 stålsveller á
5,5 kg.

En enkelt kilde opgiver dog, at styk-
ket Høstermark—Mou bro havde 10 kg
skinner.

Banelængde var 9 km Gudumholm—
Høstermark og 5 km Høstermark—Mou
bro.

Anlægget af banen

blev så næste punkt på programmet, og
Hedeselskabet havde her bemærket, at
en ung — 25 år — driftig mand havde
projekteret og bygget en utraditionel
sportransport op mellem en grusgrav og
Storvorde station.

Denne driftige mand — nuværende
direktør Niels Thorn, Aalborg — fik
opgaven overdraget, og for en måneds-
løn på 200 kr. på egen kost og logi.

Arbejdsugen, 6 evt. 7 dage, arbejds-
dagen, 10—12 timer. Og så tog man fat.
Først med forhandlinger med Aalborg
Privatbaner, hvor direktør Rammeskov
også havde egne meninger om løsnin-
gen.

Bl.a. så banerne helst — støttet af vej-
myndighederne — at banen blev ført
ind til Hadsundsporet og drejet mod syd
på østsiden af privatbanen. Se skitsen.

Man ville herved opnå, at skæringen
mellem tørvesporet og privatbanesporet
faldt bort, endvidere ville man opnå, at
tørvebanen kun skulle passere vejen én
gang.

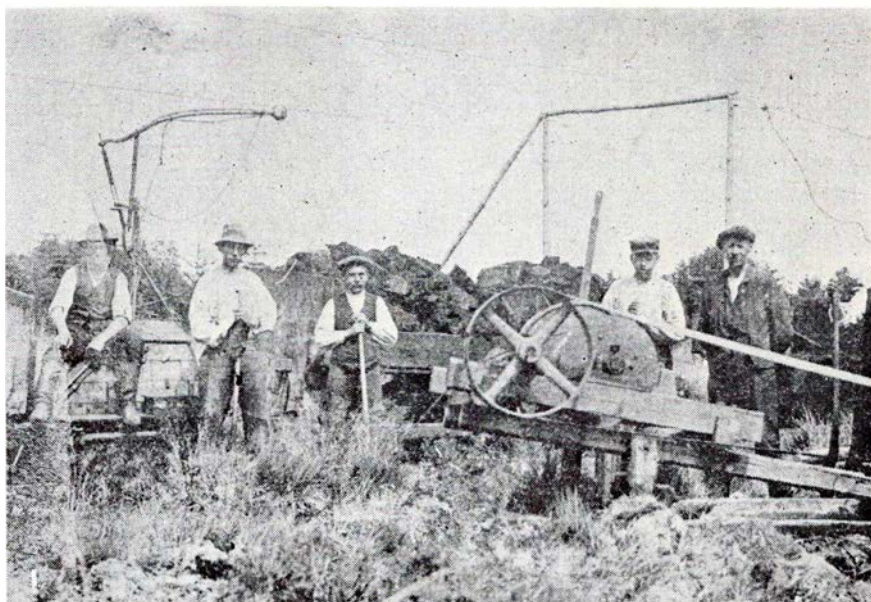
Det blev imidlertid ikke den løsning,
der vandt gehør, men derimod den, der
var ønsket af interessentselskabet, nem-
lig indføring på vestsiden af og kryds-
ning med privatbanesporet.

Der blev her bygget en rampe, og
sporet ført til dennes top, så der kunne
tippes direkte i jernbanevogne.

Ved skæring med privatbanehoved-
sporet var der etableret sikring på den
måde, at der på begge sider af dette —
i smalsporet — var indlagt afløbssko.

Og de virkede efter hensigten.

Da lokomotivet den 24. april 1917 for
første gang skulle passere stedet, var
skoen ikke fjernet, og lokomotivet af-
sporede og væltede ned af skråningen.
»Det var«, hed det, »et helt under, at de
to mand ikke blev knust i lokomotivet.«



Gudumholm—Mou Tørvebane, 1919. Læsning af tørvemasse ved gravene, Ny Høstermark.
T.v. ses det elektriske lokomotiv med luftledningen ophængt i granrafter.

Arkiv: S. A. Guldvang.

Banen løb syd om Gudumholm kirke,
mod nordøst til skæring med vejen mod
Ny Høstermark og samtidig til skæring
med kanalen til fabriksområdet i Gu-
dumholm.

Passagen skete skråt over såvel vej
som kanal, og over den sidste blev eta-
bleret en hejsebro, idet pramfarten skul-
le kunne passere uhindret. Mærkeligt
nok — og beklageligvis — kendes ikke
ét billede fra dette »nåleøje«.

Det kan måske lyde paradoksalt, men
der fandt endnu på daværende tids-
punkt en ikke ubetydelig pramtrafik
sted, også med studtrukne pramme, om
end de fleste havde heste som træk-
kraft.

Det vides, at hejsemekanismen vir-
kede efter hensigten, den var i brug
flere gange, men på den anden side har
den nok ikke set tillidsvækkende ud. I
hvert fald nægtede lokomotivføreren ka-
tegorisk at køre over den første gang.
Han havde sit liv for kært.

Nå, den sag klarede så anlægsentre-
prenøren, med livet i behold, og så kun-
ne lokomotivføreren også.

Denne bro var i det hele taget et dra-
matisk sted, hør blot her:

Sporstykkerne (— alt materiel til hele
banen Gudumholm—Mou ankom til Gu-
dumholm station og blev udkørt derfra
—) blev på tipvognsunderdele kørt ud
til det sted, hvor sporelægningen skete.

Trækraften var, ved anlægget indtil
Ny Høstermark, en hest, resten af ba-
nen blev anlagt med et damplokomotiv
som trækraft.

En kæde fra hest til vogn formidlede
trækket, og kusken, der gik ved træk-
ket, var klar til at gribe kæden, så den
ikke skulle sætte sig fast. Skete det, fik
hesten vognene ind bagi, resultatet kan
man tænke sig til.

Kusken havde endvidere en lang
stang, så han i givet fald kunne »nød-
bremse« vognene. Primitivt må man
vel kalde det, men vel nok effektivt.

Det er da heller ikke om en sådan
bagfra-påkørsel, dette handler.

Broerne var bygget på den måde, at
der var nedrammet 6 svære pæle, på
disse var lagt 2 stykker jerndragere på
langs og ovenpå, på tværs, lå så svel-
lerne. I kanten af dette spor var så lagt
enkelte, løse brædder som en slags
»gangsti«.

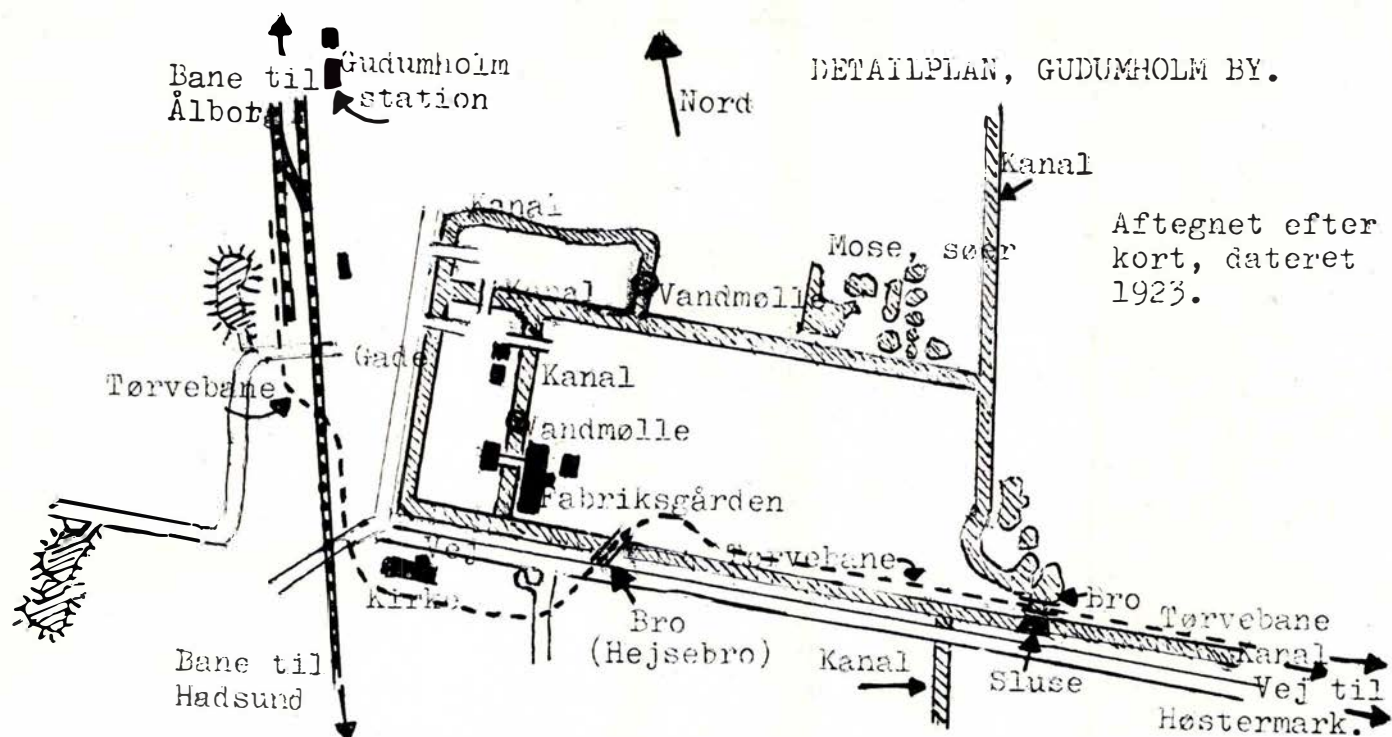
Fra en sådan gangsti faldt en hest i
vandet, og det voldte stort besvær atter
at få den på land — det med at ringe
til Falck gik ikke dengang.

Nej, der måtte rigges en stor trefod
op, og hesten kunne derefter »landsæt-
tes«. Om den kunne fortsætte, melder
historien ikke noget om.

Den anden betydende bro blev bygget
der, hvor slusen i sin tid lå, bygget over
syd-nord kanalen.

Her var frihøjden dog i sig selv så
stor, at prammene kunne passere, altså
var en hejsebro uforuden. Slusen var
i øvrigt »ventested« for prammene, der
her kunne vente på højere vandstand.

Fra her og frem til Høstermark gav
anlægget ikke anledning til jordarbejder
af betydning, det var i øvrigt også et
argument fra Hedeselskabet forud for



banens anlæg, at der ikke ville blive tale om jordarbejder af betydning.

»Nej, den blev slet og ret lagt ovenpå jorden« sagde en af anlægsarbejderne.

Dette er, som tidligere nævnt, en af årsagerne til, at der i 1979 intet kan findes. Medvirkende hertil er også, at disse områder helt er omkalfatret siden den gang, nu er der dyrket overalt, ingen kan se tørveskær, tørvemoser her.

Banens drift

blev fra starten i foråret 1917 overdraget til anlægsentreprenøren, der blev en slags driftsbestyrer for selskabet.

Togene begyndte at rulle.

Dog viste det sig ret hurtigt, at ideen med baneanlægget ikke helt svarede regning.

Fejlen var ikke at søge i anlægget eller i tørvemængderne, men derimod i vanskelighederne med at skaffe de nødvendige jernbanevogne.

De kolossale tørvetransporter på landsbasis bevirkede, at der i sommeren 1918 kun kunne leveres 2 á 3 vogne pr. dag, hvilket slet ikke stod mål med privatbanens løfter.

Og hermed var der altså sat en utilstigtet og uventet bremse på produktionen.

Hvad så?

Igen viste driftsbestyrerens initiativ sig opgaven voksen. Når man ikke kunne få jernbanevogne, kunne man måske få småskibe — og det viste sig, at det kunne man.

Kun 5 km spor skulle der til for at forbinde Ny Høstermark med Mou bro.

Denne bro var i 1908 anlagt af Aalborg Havn for et beløb af 28.000 kr. Længde 220 meter og med et dybtgående på 3,7 meter.

Altså helt tilstrækkeligt til at betjene førnævnte småskibe. Tørvene kunne derved let nå Aalborg, der var den absolutte hovedaftager.

Men så sporet til Mou bro. Hvor skulle man få det fra? Atter kunne Hedeselskabet hjælpe.

Der var i 1916 — trods anskaffelsesvanskeligheder — indkøbt et mergelspor til brug på Bornholm, Bodilsker sporet kaldet. Netop de aktuelle 5 km, og det kunne interessentselskabet købe formedelst 26.000 kr. Medvirkende var, at merglingen lå stille på grund af krigens mangelsituation. Sporet blev købt, anlagt og åbnet i 1918.

Der var nu to muligheder at spille på, men primært kørtes til Gudumholm, blot der var jernbanevogne nok.

Og situationen bedredes, enten det så var den skjulte pression, der virkede, eller det var generelt.

Allerede i 1919 kunne der leveres 4 á 6 vogne pr. dag og i 1920 8 á 9 vogne.

Dette medførte, at der i 1920 blev indlagt yderligere et sporstykke i forlængelse af tørvesporet på Gudumholm station, så der kunne læsses flere jernbanevogne samtidig.

Tørvebanen startede med de almindeligt kendte jernbanevogne á 1 kbm. Da

disse imidlertid, for at kunne rumme mere, blev forsynet med tørvehæk — trægitre — blev tyngdepunktet forrykket så meget opefter, at de væltede for et godt ord.

Og nok skulle lokomotiverne have brændselsdepoter, tørv, anbragt ved sporet, men alligevel.

De to lokomotivførere havde i øvrigt en slags fuldmagt til at kunne handle, opkøbe tørv på deres daglige køreture, altså en meget fleksibel måde at drive et transportmiddel på.

Altså en slags kørende transportagent. Om de også kunne modtage bestilling på levering af kalk, grus m.m., er der ingen oplysninger om.

Lokomotiverne var 100 pct. tørvefyrede, og der blev i den anledning jævnligt tændt ild i omgivelserne, gnisterne føg fra skorstenen.

En tagbrand på Ny Høstermark medførte, at der blev isat gnistfang i begge lokomotivers skorsten.

For så vidt angik de nævnte jernbanevogne, havde N. Thorn også en løsning.

Der blev bygget kassevogne, træ, med nedklappelige sider. Det sidste medførte, at de var særdeles nemme at tømme ned i de ventende jernbanevogne.

Ydermere var de, og det var det egentlige formål, mere stabile at køre med .Lavere tyngdepunkt.

Og prisen på tørv og transport.

Århus

Tag noget lækkert med hjem
eller spis det her

EKKODALENS GRILLBAR

Ekkodalen 5 Århus

Alt i lækkert grill
– det er os med de lækre kyllinger –

TANDLÆGERNE

INA og HANS FRANK

Park Allé 3 . 8000 Århus C

Konsultation efter aftale
Mandag–lørdag incl.

Tlf. (06) 12 33 24

Vore funktionærer handler i

ÅRHUS BOGHANDEL

Rymsgade 28 . Tlf. 12 66 30

Lige ved Århus Hovedbanegård

Køber du dit shampoo hos
cykelsmeden –

trænger du til en hovedreparation –
det er hovedsagen for os

DERES FRISØR »UFFE«

Rymsgade 28-1-Århus . tlf. (06) 12 68 60

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

Se godt – se godt ud
I MODERNE BRILLER FRA ...



JØRN FILTENBORG OPTIK

Optometrist – Specialoptiker

Banegårdsplads 16 (ved SAS) . Århus

Telefon 13 77 22

For de lækkersultne – gå i

Is- og Konfektreforretningen

J. Baggesevej 5 . Århus

Telefon 16 44 57

Alt i chokolade – konfekturer – is

Husk vor lækre dessert-is

På gensyn!

Hvor godtfolk er – kommer godtfolk til

RESTAURANT GULDBORG

Vesterbrogade 20 . Århus . tlf. 12 22 35

Stedet, hvor venner mødes

På gensyn!

BIRTHE og HARDY

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 11–23

Telefon 12 70 47

Venlig hilsen – Betty og Kan-Wing

LUKKET MANDAG

Christiansbjerg Tandteknik

A. Lynggaard Christiansen

Randersvej 28 (v. Stjernepladsen)

Århus . Telefon 16 47 07

Åbent kl. 9–17

Aften og lørdag efter aftale

Alt i reparationer ekspres
Overenskomst med sygekasser og
kommuner!

DANCE SHOP

Volden 4 . Århus . tlf. 12 19 60

Specialbeklædning til ballet –
gymnastik – yoga – og meget andet

Kig ind!

Bag den gode smag

KLØVERPARKENS BAGERI

Jordbrovej 11 . Århus . tlf. 16 92 74

Alt i lækkert brød og kager

Er De lækkersulten – så gå i

FRISKO GRILL BAR

Tordenskjoldsgade 25 . Århus

Tlf. 16 80 30

Alt i lækkert grill

Is – Soft ice

Ingen opgave er for stor

CHRISTIANSBERG AUTO

Randersvej 123 . Århus . tlf. 16 87 65

Salg – service – reparation – opretning
Spec.: VW – Fiat

På gensyn!

IVAN NIELSEN

Hvor venner mødes

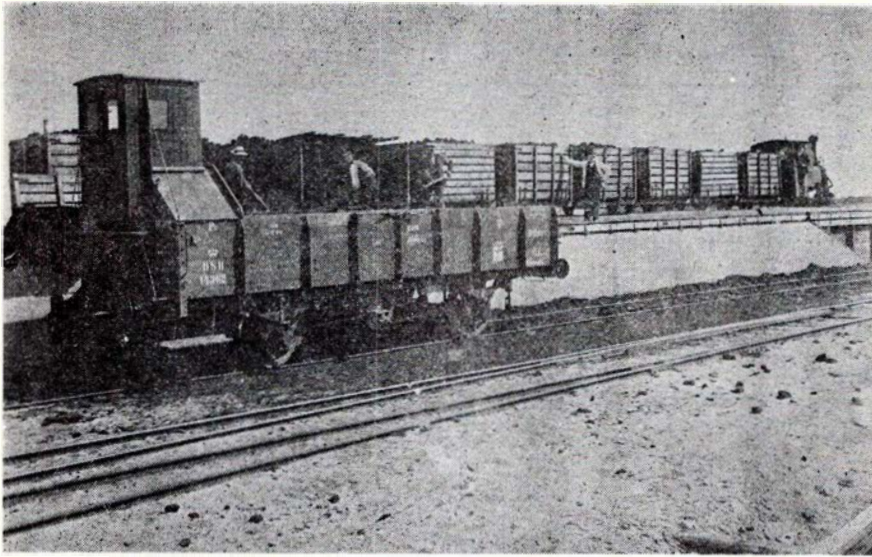
HVALROSSEN

Skolegade 26 . Århus . tlf. 13 27 15

Lad også dette blive Deres fristed
Åben hver dag hele ugen kl. 11–2

Venlig hilsen

INGER og HANS GUNDERSEN



Billedet er fra Stakroge stations tørverampe i 1919. Banen forløb til Barslund, og den var også bygget af N. Thorn. Vognene var ganske identiske med de, der blev bygget til og anvendt på Gudumholm-Mou bro. Arkiv: S. A. Guldvang.

Den kalkulerede salgspris i 1917 var ca. 4,00 kr. pr. 1.000 tørv, leveret i Aalborg. Heraf udgjorde fragten de 50 øre. Anslået mængde i 1917 var 15 á 20 millioner stk. tørv.

Altså slet ikke nogen lille forretning, selv om det kneb med at få jernbanevogne.

Men der blev også draget nytte af sporet på anden måde. Der blev først og fremmest transporteret kalk fra bakkerne vest for Gudumholm til de mergel- og kalktrængende egne, der blev transporteret bygningsmaterialer, grus, sten, korn o.s.v., så der i mange tilfælde var »gods« at befordre begge veje.

Også passagerer blev der transporteret, ikke nogen magelig transportmåde at skulle stå i disse tørvevogne, men når arbejderne skulle ud eller hjem, kunne det efter en lang og streng arbejdsdag nok lønne sig at benytte den foreliggende mulighed.

I øvrigt var koncentration af arbejdskraft, som man kender det fra mange andre steder, især vel fra Anden Verdenskrigs brunkulslejer, ikke aktuel i dette område.

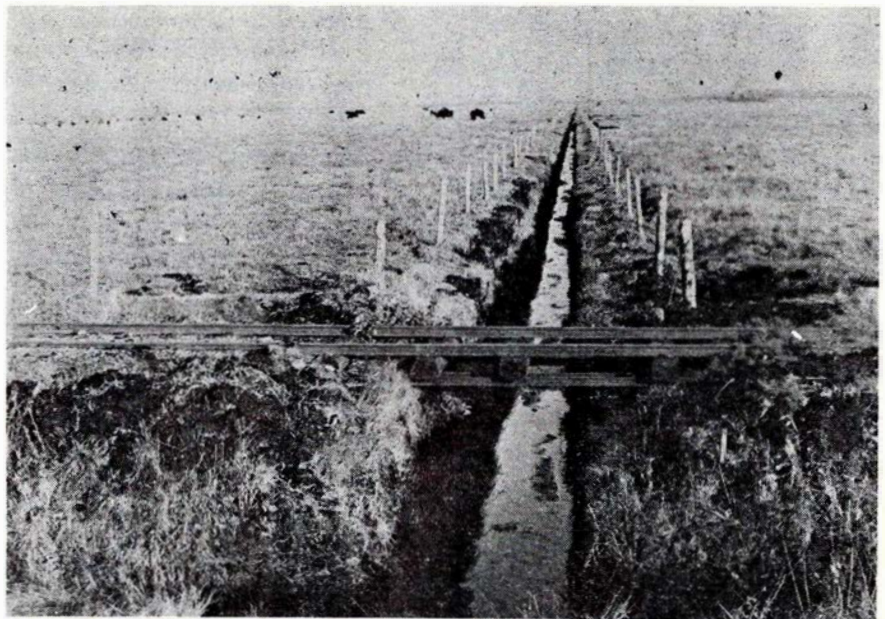
Produktionen kunne stort set finde sted på lokalt plan, producenten kunne få de daglejere, husmænd f.eks., der var brug for, og endelig havde mange husmænd o.l. deres egen lille »lokale« produktion, der så kunne afhændes til den handlende lokomotivfører.

Den største samling af tørveværker lå i Ny Høstermarkområdet, og det var da

også her, man mødte områdets største spormæssige sensation, nemlig en elektrisk sporbane.

Det var på daværende tidspunkt i høj grad en sensation. Et lokomobil trak en generator, der igen leverede strøm til en luftledning, der var ophængt i galger af granrafter.

Små, enkle elektriske »lokomotiver« trak så en beskedent vognrække. Hvorfor eldrift, kan man spørge.



Så enkelt kan der bygges »bro« over en grøft. Billedet er fra Lille Vildmose, men senere end Mou-sporet var i drift. Arkiv: S. A. Guldvang.

Rønde

Vær smart og velklædt

– gå i

NY MODE

Hovedgaden 47 . Rønde

Telefon (06) 37 17 86

Køb kød hos den rigtige slagter

Slagtermester Kaj Skaarup

Hovedgaden 35 . Rønde

Telefon 37 11 47

Alt i kød – flæsk – hjulavet pålæg

Mørt og velhængt oksekød

Køb det bedste – det gør vi

Aarhus og omegn

Kør ind til

CHEVRON SERVICE STATION

Chr. d. X's vej 180 - Højbjerg
Tlf. 14 36 49

Alt til bilen - Husk vor kiosk

Deres bil er i kyndige hænder hos

TOTAL AUTO

Montanagade 29 . Århus C.
Tlf. 13 64 22

Reparation - Opretning
køb/salg
HV og SV

TOMS KØD og DELIKATESSE

Holme Møllevej 2 . Holme . Tlf. 11 30 22

Alt i hjemmelavet pålæg
Mørt og velhængt oksekød
Køb det bedste - det gør vi

Husk: vi har altid et godt ugetilbud

Vær sikker kørende - det klarer vi

M. V. AUTO

Ny Munkevej 74 . Århus . tlf. 13 79 86

Speciale: Værksted for Fiat og Renault

Med venlig hilsen

PER MADSEN - ELMER VILLUMSEN

Bag den gode smag

MØNSTERBAGERIET

Hovedgaden 72 . Brabrand . tlf. 26 02 32

Har De specielle ønsker
laver vi gerne det

Den moderigtige frisure
får De i vores nye damesalon

»FRISØRSALONEN« for ham og hende

Sonnesgade 3 . Århus . tlf. 19 69 66

Husk tidsbestilling i damesalonen -
men ikke i herresalonen

På gensyn!

THOMSEN og CHRISTENSEN

Kør ind til

UNO-X

Jens Baggesensvej 27 . Århus
Tlf. 16 00 22

Benzin - Olie - Smøring
Autoværksted med rimelige priser
Husk vor kiosk med det store udvalg

Med venlig hilsen

Mekaniker ULF ARNDAL

TANDLÆGE

OLE ERBBOE

har startet praksis i klinikfællesskab
med tandlægerne Inge og Knud Rex

Vibycentret 20 A . Viby . Tlf. 14 63 11

Kør ind til

CHEVRON SERVICE

Ndr. Strandvej 125 . Risskov
Tlf. 17 51 52

Benzin . Olie . Smøring . Quick Service

Husk vor velassorterede kiosk

Alt i kemisk rens -

skånsomt - fagmæssigt

BENDSENS EFTF.

v/ L. CHRISTENSEN

Nørre Allé 64 . Århus

Telefon 13 58 51

Salonen for ham og hende

Rutebilstationens Frisørsalon

Rutebilstationen . Århus . tlf. 12 18 45

Alt indenfor moderne hårpleje

Husk: ingen tidsbestilling

Ny indehaver med det gode gamle
personale

På gensyn!

DORTE BENDTSEN

Man bor godt på

PARK HOTEL

Sdr. Allé 3 . Århus . tlf. (06) 12 32 31

- og vi ligger lige i centrum

Alt godt fra havet får De i

FISKEFORRETNINGEN

TORDENSKJOLD

Tordenskjoldsgade 23 . Århus
Telefon 16 84 14

Alt i fersk og røget fisk

Hjemmelavede specialiteter

På gensyn! NANA og JOHN JENSEN

Bliv garanteret lækker gyldenbrun med

HELSE SOL

Montanagade 68 (v. Ingerslevs Plads,
Århus . Tlf. 13 66 86

Åben: mandag-fredag 10-17.30,
lørdag 8.30-13 og efter aftale

NB: Muskelinfiltrationer - psoriasis

Deres velvære - også for mænd

På gensyn!

HELSE SOL

Midtjysk El Compagni ApS

Aut. el-installatør

HANS JØRGEN SANDHOLT

Randersvej 37 . Århus N

Telefon (06) 16 26 27

Vel nok af flere grunde.

Bla. fordi denne kørsel dels efter dynd til ælteværk, dels fra ælteværk til læggeplads, og endelig ud på selve Mousporet, var så omfattende, at det ville kræve mindst 2 damplokomotiver for at kunne fungere tilfredsstillende.

Men også nok fordi området lå i og ved skove — gnistfare. Det bør nok nævnes, at netop i tørvegrave og i moseområder havde sporet sin store force. En hestevogns smalle hjul sank uvægerligt i, mens sporet, båret af svellerne, bød på langt større understøttelsesflade.

Tænk på vore dages gummikøretøjer, traktorer med store, brede hjul.

Som nævnt, dette var det væsentligste produktionsområde, og det var også fast sporforsynet, mens flere af de øvrige virksomheder, småvirksomheder, fik etableret et stikspor, når større partier skulle afsendes.

Da Cementfabrikkernes Mosebrug blev startet — 1.7.1919 — blev der lagt sporforbindelse ud dertil, en ret lang strækning, der senere blev købt af Cementfabrikkerne og indgik i disses meget omfattende sporsystem i mosen. Men det er en helt anden historie, en historie, der bla. fortæller, at samme firma under Anden Verdenskrig havde ikke mindre end 75 km smalspor i Lille Vildmose.

Sporets afvikling

Det trak op til vanskelige tider for tørveindustrien allerede i 1920—1921, da kulleleverancerne udefra begyndte at indfinde sig.

Dog ikke nok til helt at kvæle denne industri. Men tidligt næste år — 1922 — passerede prislejerne for tørv hhv. kul hinanden, det vil sige, at kul blev billigere end tørv pr. varmenhed.

Og så var det kold forretningsmoral, der talte. Hvad er billigst.

Helt døde tørveproduktionen dog ikke, der blev fremstillet tørv op gennem mellemkrigsårene, og under Anden Verdenskrig steg produktionen atter til uanede højder.

Også her var Lille Vildmose med i første række, og der var anlagt sporsystemer på snevejs af kilometer, men det er endnu en anden historie.

Landets tørveproduktion udgjorde i årene 1917—1921 1,3, 2,2, 1,4, 2,1 hhv. 0,8 millioner tons.

Mellemkrigsårenes produktion lå på ca. 0,4 millioner tons. Vel, det var hele landets produktion, men de ca. 60 pct. heraf kom dog fra jyske moser.

Selv om tørvne altså svigtede, trak en anden opgave i sporet, nemlig ønsker om mergelopgaver, kalkning. Ud-kørsel af kalk har, som tidligere nævnt, fundet sted sideløbende med tørvekørslen, og også i tiden derefter. Imidlertid ønskede Hedeselskabet at trække sig ud af disse interesser, og der blev da i 1924 givet tilladelse til, at banen, som det hedder i Landsarkivet, Viborg's papirer, kunne overdrages til trediemand.

Så vidt det har kunnet udfindes, har denne trediepart været Gudumholm Kalk- og Teglværker.

Selv om Mousporets historie slutter omkring 1930, er det sandsynligt, at der endnu ligger sporrester fra banen i Lille Vildmose. Dels købte, som nævnt, Cementfabrikkernes Mosebrug spor, dels har også Pindstrup Mosebrug optrådt i købers rolle.

Det er klart, at hele sammenhængen, minutøst beskrevet, ikke kan få plads her, meget kunne — og burde — nævnes.

Som da Jacob fra Ø. Sundby (forhåbentlig kan det ikke falde ind under udlevering af CPR-numre!) skulle tjene en sum og derfor påtog sig en sommers arbejde i mosen. Kost og logi hos en husmand.

Men hvad skete. Allerede hele første nat lå Jacob og kaldte på Line. Næste nat det samme, og så drog Jacob til fods mod hjemmet. Den gik ikke, penge var ikke alt.

Som da den 9-, hhv. 14-årige Ejnar og Niels — de var begge »kuske« i Høstermark-området — i nattens mulm og mørke, sammen med deres fader, lånte

banens inspektionstrolje og på denne befordrede et par sække korn til møl- len i Mou, den lå nær sporet, fik det malet og så hjem igen på samme måde, et godt tilskud til rationerne.

— — —
Nej, det er farligt at trække enkelt-episoder frem, der er for mange, men har det øvrige — Mousporets historie — fanget interessen, er formålet nået.

S. A. Guldvang.

PRIVATBANENYT

VESTBANEN arbejder fortsat på udbygning af banens fjernstyringsanlæg. Især er det strækningen Varde—Oksbøl, der vil få glæde af fjernstyringen, idet det er her, der ofte er tæt toggang med indlagte militærsærtog til den nye bane til Oksbød Syd, og samtidig skal der jo være plads til den ordinære toggang. Oksbøl station forventes i denne tid indkoblet i fjernstyringen, og Janderup station i løbet af november måned. Bil-lum vil i løbet af 1980 blive fjernstyret station.

(Poul Andersen)

VLTJ har fra DSB købt en udrangeret sporvedligeholdelsesmaskine. Denne er ombygget til motortrolje med kran. Planerne om ombygning af VLTJ Sm 16 til motortrolje er herefter opgivet. Sm 16 holder fortsat i remisen i Vemb, hvor den har holdt, siden banen anskaffede den brugte skinnebus fra Ålborg Privatbaner i likvidation i 1969.

HHJ er i gang med at forny sporet mellem Odder og Assedrup og mellem Beder og Gunnestrup. Samtidig med sporfornyelsen etableres krydsningsspor i Beder. Kun Beder og Vibj J. er ikke tilsluttet fjernstyringsanlægget.

(OLJ)

LOLLANDSBANEN har anlagt sidespor fra Grænge station til en nyetableret



Skønhed, De ikke aner
findes langs private baner



Strynøvej 1 . Funder . Silkeborg . Tlf. (06) 81 48 60
Autoreparationer — Køb og salg af biler
Forhandling af
Variant trailere og påhængsvogne

Aarhus og omegn

Tag noget lækkert med hjem fra

SNACK BAREN

Hovedgaden 29 . Brabrand . tlf. 26 10 45

Alt i lækkert grillmad – forårsruller – ribbensteg-sandwich – frikadeller med kartoffelsalat. – Det er os med de store kyllinger.

Åben alle hverdage 10–22, søndag 13–22

På gensyn i SNACK BAREN

Vi handler i

VESTERBROS STOF MARKED

Vesterbrogade 16 . Århus

Stort udvalg i stoffer og tilbehør

WILSTERSGADES MASKINSNEDKERI

Wilstersgade 12 . Århus . Tlf. 12 14 85

Vinduer – Døre – Træforarbejdning

Med venlig hilsen
JØRN PETER JOHANSEN

Profa farver overalt

HØJBJERG FARVEHANDEL

Oddervej 61 . Tlf. 27 07 44

Specialisten i farver, væg og gulv
På gensyn!

ERLAND NIELSEN

SKAADE EJENDOMSKONTOR

Oddervej 79 . Højbjerg . Tlf. 27 24 44

Flere års erfaring

Med venlig hilsen

INGA DOMBROWSKI –
GUNVER LAURSEN

Hvor venner mødes

BODEGA »SVALEREDEN«

Rosengade 12 . Århus . tlf. 19 95 05

Lad også »Svalereden« blive Deres fristed – Åben kl. 5 morgen til kl. 2 nat
På gensyn! KURT BASSE

De finder altid friske planter og blomster i

BLOMSTERFORRETNINGEN

Harald Jensens Plads – Århus
Tlf. 19 62 88

Blomster udbringes gerne

ABSALON

Flytteforretning og budcentral

Flytter overalt i ind/udland
Få tilbud på opbevaring i varme lokaler
Udlejning af seler og kasser

Sct. Paulsgade 42 – Århus C.
Tlf. (06) 13 16 19

Statsaut. Fodterapeut

ELSE VESTERBY

Fredensgade 31 – Århus

Konsultation efter aftale

Tlf. (06) 12 44 24 mellem 8–16

Stedet for moderne hårpleje

SALON »HENNING«

Hasle Centervej 231, 1. tv. . Hasle
tlf. 15 36 78

Spec.: moderne klippeteknik

Ring venligst og aftal tid

Lukket onsdag

På gensyn! SALON HENNING

Gå ikke forgæves – gå i

MAXI KIOSKEN

Holme Møllevej 18 . Holme
tlf. 14 38 88

Kiosken, der har det hele
Aut. tipsforhandler

HUSK: Bestilling på morgenbrød,
aviser og ugeblade modtages.

Med venlig hilsen

BODIL og CHRISTIAN PEDERSEN

Alt godt fra havet får De i

GELFISK

v/ Torben Frost

Svaletorv . Gellerup Center . Brabrand
Tlf. 25 34 33

Altid friske varer – stort udvalg i
årstidens fisk og røgrvarer

Friske tilbud i

Frugt – Grønt – Blomster
får De i

HOVEDGADENS BLOMSTER

Brabrand . Tlf. 26 23 26

Spec. Kranse – Dekorationer –
Brudebuketter m.m.

Deres bil er i sikre hænder hos

G. J. AUTO

Grimhøjvej 6 . Brabrand . tlf. 26 20 35

På gensyn!

GERT JENSEN

Stedet for moderne hårpleje

SALON ELIN

Stokbrovej 8 . Telefon 23 09 19

Elev – Hjortshøj

Husk, vi har åben hver lørdag kl. 8–12
Onsdag lukket

Hvor venner mødes

LYSTRUP BODEGA

Lystrup Centret . Lystrup Centervej
Telefon 22 61 22

Kom ind og slap a over et glas
Vi hygger om Dem

På gensyn! LYSTRUP BODEGA

Møbelpolstring

Stoffer til alle stilarter

Indhent tilbud

Telefon 94 16 80

I. FARSGØ

TAPETSERERMESTER

Havremarksvej 1 . 8462 Harlev J.

fælleskommunal opsamlingsstation for olie- og kemikalieaffald umiddelbart beliggende ved Grænge station.

VESTBANEN er i årets løb blevet moderniseret og friseret. Stationerne i Oustrup og Oksbøl er blevet moderniseret med nye tage og nye vinduer. I Billum er et privat sidespor blevet fjernet, og i Oksbøl er det ene enderampespor blevet fjernet. På remiserne i Varde Vest og Varde S. er foretaget forskellige moderniseringer, bl.a. er portene fornyet. I Nørre Nebel er kulgård, vandkran og en del træer fjernet for at give plads til garage i den ene af remisens porte.

(OLJ)

OHJ har været udsat for adskillige alvorlige påkørsler i niveauskæringer dette år. Og i flere tilfælde er der sket alvorlige materielle skader. I dette efterår påkørtes bl.a. OHJ MO 26 af en lastbil ved Gislinge, hvorved motorvognen led alvorlig materiel skade, så stor, at man var ved at tro, den aldrig blev til motorvogn mere. MO 26 er dog sendt til fabrikanten i Tyskland, MaK, som vil forsøge at reparere den. Samtidig er det tanken at ombygge den i den maskinelle del, så den bliver mere driftssikker. OHJ har som bekendt siden anskaffelsen i 1961 haft alvorlige tekniske vanskeligheder med de to MO-vogne 25 og 26.

VESTBANENS fjernstyring er nu sat i drift, idet stationerne Oksbøl og Janderup er kommet med, nemlig den 21. september, hhv. 17. oktober. Ganske vist har den nye forgreningsstation Hesselmed været fjernstyret siden etableringen, men det er først nu, at »rigtige« stationer med mulighed for togkrydsninger er kommet med. Vestbanen vil forøvrigt, for at kunne gennemføre den til tider ret tætte toggang mellem Varde og Oksbøl, oprette en mellemblokpost ved Elkærdam mellem Varde Vest og Janderup.

(Poul Andersen)

FRA KLUBBERNE

LOKOMOTIVKLUBBEN, KLK, har erhvervet 2 »nye« godsvogne. Fra OHJ har man af et par medlemmer fået en åben godsvogn, OHJ Pa 488, bygget i 1911 af Scandia til Kolding Sydbaner i en serie på 8. Vognen er af den type, der af såvel privatbaner som DSB anvendtes til bl.a. ballastkørsel, idet den er forsynet med sider, der kan halveres i højden ved at fjerne øverste halvdel.

Den anden vogn, klubben har erhvervet, er en af DSBs fine Europ-mærkede Gs-vogne, nemlig Gs 120 l 226, bygget af Scandia i 1954. DSB skiller sig i disse år af med en del af disse vogne, som tiden er løbet fra p.g.r.a. deres størrelse, og Lokomotivklubben har altså erhvervet en. Vognen skal under betegnelsen KLK Gs nr. 1 være depotvogn for klubben.

HELSINGØR VETERANJERNBANE har i sommeren 1979 haft en stigning i passagerantallet på 12,2 pct. Banens veterantog mellem Grønnehave station i Helsingør og Gilleleje besøges, som talene viser, af flere og flere turister og jernbaneinteresserede. I 1980 påregner man at udvide antallet af driftsdage med én søndag. Udover de ordinære søndagstog har banen i 1979 kørt mange særtog efter bestilling.

STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER har fortsat stort salg af sine platter. Endnu kan man dog være heldig at erhverve platterne i anledning af privatbanejubilæerne på Østbanen og VLTJ, mens platten med den lille bornholmske postvogn DEJ 26 næsten er udsolgt. Prisen for foreningens platter er fortsat kun kr. 95,00 plus porto.

DAMPROMLEKLUBBEN, der har hjemsted Esrumvej 47 i Helsingør, optager fortsat nye medlemmer. Og mon ikke klubbens billige kontingent er

overkommeligt for de fleste? Kun kr. 25,00 pr. halvår. Dampromleklubben har udsendt en hvervebrochure for hvervning af nye medlemmer, og heraf fremgår det bl.a., at klubben har reddet ikke mindre end 8 damptromler og 2 lokomobiler fra skærebrennerne. Og heraf er 2 damptromler køreklare! Nærmere oplysninger om Dampromleklubben kan fås på tlf. (03) 21 81 46.

HELSINGØR JERNBANEKLUB påregner i løbet af foråret 1980 at hjemtage den fra DSBs jernbanemuseum bevarede K-maskine, K 582, som klubben har lejet. Der forestår inden maskinens kørsel en omfattende restaurering, men det er hensigten at starte på denne, når OKMJ 14 er færdiggjort. K 582 kørte sidste gang for egen damp i efteråret 1961, hvor den bl.a. kørte udflugtstog på Sydbanen for den dengang nystiftede Dansk Jernbane-Klub. Det var ved denne lejlighed, DJK fik transporteret NPMB C 31 og E 41 fra Næstved til Maribo. K 582 var DSBs sidste i drift værende K-maskine.

STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER vil atter udsende en platte i serien »Danske Dampskibe«. Motivet bliver denne gang isbryderen i Randers Fjord, S/S BJØRN, som netop er fyldt 70 år. S/S BJØRN er et af vore ældste danske fartøjer i daglig drift, d.v.s. den kan indsættes, når der er behov for det, og vi så sidste vinter, hvilket godt stykke arbejde, isbryderen gjorde for at holde adgangen til Randers havn fri for is.

HgJK har netop monteret vandkasserne på klubbens kommende »flagskib, OKMJ 14. Den trofaste skare medlemmer, der ofrer al deres fritid på reparationen af dette smukke lokomotiv, er nu gået i gang med monteringsarbejdet samt fremstilling af en helt ny smårørs-overheder. Også malerarbejdet er i fuld gang.

En forretning med musik i



PLADEHUSET
FREDERIKSGADE 33, ÅRHUS C.

TELEFON 13 73 75

SL. FARVER – TAPET

v/ N. Evaldsen

Nørregade 38 . Skive . tlf. (07) 52 02 61

Specialisten i farver – væg og gulv

Stort udvalg i kurvevarer

Silkeborg

Alt indenfor moderne hårpleje
får De hos

DEN LILLE FRISØR
Borgergade 13 . Silkeborg
Tlf. 81 49 32

På gensyn! LEA KAA MIKKELSEN

DORTHE KOLONIAL
v/ Dorthe Gammelgaard

Jernbanevej 35 - Silkeborg

Alt i kolonial - konserves - vine -
spirituosa samt tobaksvarer
Prøv vor ekstrafine kaffe

Telefon 82 14 55

En skobutik med god gang i

WIHLIN SKO »DIN SKO«
Tværgade 3-5 . Silkeborg
Tlf. (06) 82 96 11

Moderigtig sko til hverdag og fest

En blomsterhilsen fra

CITY BLOMSTER
Nygade 43 . Silkeborg . tlf. 81 12 33
Kun én kvalitet - den bedste

Lad også dette blive Deres fristed

HJØRNET
Restaurant - Bar - Bodega
Lyngbygade 19 . Silkeborg
tlf. 81 41 10

- hvor venner mødes -

Kør ind til

BP NORDRE RINGVEJ
Silkeborg . tlf. 82 38 78

Benzin - Olie - Autoreparationer
Alt til bilen
Husk vor velassorterede kiosk



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

Kør ind tlf

UNO-X SERVICE

Kragelund . Silkeborg . (06) 86 73 12

Tanken med den gode betjening
Åben alle ugens dage 7-22

Med venlig hilsen OVE HAARUP

Karup

Vær godt gående i sko fra

»ANBINI SKO«
Bredgade . Karup . Tlf. 10 21 26

Kvalitetssko til hele familien
Kig ind og få en sko-snak

Venlig hilsen HILDA NIELSEN

Vi handler i

KARUP CYKEL SHOP
Herningvej 4 . tlf. (07) 10 22 29

Cykler for enhver alder - reparation af
cykler og knallerter - udstyr til disse.
Barnevogne og babyudstyr

På gensyn! INGE og BENNY MADSEN

KARUP SPORTSCENTER

Østergade 18 . Karup . Tlf. (07) 10 20 95

Sportsartikler til enhver idrætsgren
Beklædning - Fodtøj - Tasker -
Rekvisitter - Fiskeriartikler

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

Vær god ved Deres fødder - gå til

TORSTED FODKLINIK
v/ lægeexam. fodplejer Kirsten Olsen
Cellovej 11 . Horsens
Bestil venligst tid på
tlf. (05) 62 01 33
Konsultation efter aftale

Kør ind til

B.P.
Claus Cortsensgade 10 . Horsens
tlf. (05) 62 19 40

Benzin - olie - autotilbehør
Find din dæktype her - og husk vor
rabat - Velassorteret kiosk
Med venlig hilsen
HENNING THOSTRUP

Tilfreds ved første blik
FRIIS OPTIK
Hospitalsgade 19 . Horsens
tlf. (05) 61 50 33

Stor specialafdeling med alt i
børnebriller

Skive

Gør Deres daglige fødevarer-indkøb
til forbruger-rigtige priser i

VIVO SUPERMARKED
Posthustorvet . Skive . Tlf. (07) 52 26 66

På gensyn! VIVO SUPERMARKED
v/ Egon Pedersen

FÆRGENYT

M/F DRONNING INGRID (II) blev den 6. august søsat og navngivet i Helsingør. Samtidig har »gamle« M/F DRONNING INGRID fået navneforandring til M/F SJÆLLAND.

M/F DANA SIRENA og M/F DANA CORONA har byttet navne, efter at førstnævnte er ombygget og moderniseret på Ålborg Værft. M/F DANA SIRENA er den tidligere Ålborgbåd M/F ÅLBORGHUS, og M/F CORONA er tidligere M/F TREKRONER. Fremover er det altså omvendt. Navneændringen skyldes det godt indarbejdede navn DANA CORONA, som tidl. M/F DANA SIRENA, nu M/F DANA CORONA skal videreføre i Middelhavet, hvor ruterne går. Gl. M/F DANA CORONA, nu M/F DANA SIRENA, har tidligere sejlet på disse ruter, som den ombyggede og moderniserede færge skal overtage. Kunne De, kære læser, følge med i disse navneforviklinger?

M/S KONGEDYBET, tidl. bornholmerbåd, der er solgt til Kina, omdøbtes inden afgang til det fjerne østen til M/S BOAFENG. Hvis De skulle komme til Kina og der gense det gamle skib, så sidder bogstaverne med det gamle navn endnu på skibssiden, men overmalet.

M/F LOLLAND, overflødig færge, tilhørende Sydfyenske Dampskibsselskab, er solgt til Canada, hvortil den afgik den 6. september. Færgen var bygget af Svendborg Værft i 1955 som jernbane-færge med et spor til overfarten Rudkøbing—Svendborg, hvor man indtil 1962 overførte jernbanevogne til/fra Langelandsbanen. Efter indsættelsen af nyere og større færges på SFDS' rute Nakskov, senere Tårs—Spodsbjerg, oplagdes M/F LOLLAND med salg for øje. Færgen omdøbtes inden afsejlingen til den anden side af »dammen« til M/F GREEN BAY TRANSPORT No. 1. Dens fremtidige hjemsted bliver St. John på New Foundland.

M/F KORSØR, DSBs første dieseldrevne jernbanefærge, ønskes som bekendt bevaret for eftertiden af færgeloversere. Og som bekendt har det forlydt, at DSB agter at udrangere færgen, når de nye Jumbofærges indsættes på Storebælt. Men nu er der også forlydender fremme om, at DSB ikke vil skille sig af med færgen, idet den vil kunne an-

vendes til transport af farligt gods, bl.a. fordi den har åbent dæk i modsætning til de nye færges. Og på grund af det forholdsvis nye maskineri vil M/F KORSØR blive foretrukket fremfor de lidt nyere færges M/F NYBORG og M/F STOREBÆLT.

M/F SVEA, udrangeret DSB-færge fra overfarten Helsingør—Helsingborg, er ophugget i Nørresundby.

M/F NYBORG, Storebæltfærge, bygget af Helsingør Værft i 1931, er af DSB udrangeret og solgt til ophugning. Færgen var DSBs næstældste færge, og det var egentlig ikke meningen, den allerede skulle være udrangeret, men først efter leveringen af M/F DRONNING INGRID. DSBs ældste færge, M/F KORSØR, agtes som bekendt bevaret. Af færges, bygget for Anden Verdenskrig, findes tilbage kun M/F STOREBÆLT, der er bygget i 1939.

ENGLAND. »Night Ferry« mellem London og Paris vil fortsætte. Der har været tale om at nedlægge flere gange og sidst til køreplansskiftet i 1979. Årsagen er, at vogne CIWLT type F er meget nedslidte, og nyanskaffelser er for dyrt. Det engelske profil umuliggør anvendelsen af CIWLTs almindelige vogne. British Rail har nu meddelt, at trafikken skal fortsætte indtil 1982. I mellemtiden vil man forsøge at fremskaffe andre vogne. Projektet omfatter også en eventuel ombygning af forhåndenværende sovevogne.

(OLJ)

DØDSFALD

Remisearb. V. Nielsen,
fh Vg, 88.

Stm M. C. Stæhr,
fh Birkelse APB, 86.

Stfst J. Korff,
fh Så, 85.

Lkf K. Tegmeier,
fh Ho, 81.

Bik R. J. Jensen,
fh Od, 78.

Lkm A. P. C. Christensen,
fh Kb, 72.

Rgm A. H. Nielsen,
fh Str, 71.

Oing. J. Persson,
Banetjenesten, 67.

Tgf K. H. Olsen,
fh Kh, 58.

Lkf B. Juul Christensen,
Hg, 55.

Kjellerup

Vi handler i

BUKSETROLDEN

Nørregade 5 . Kjellerup . Tlf. 88 22 43

Stort udvalg i børne- og dametøj

Kig ind!

Den prisbevidste husmor
handler hos

CENTRA-KØBMAND MOGENS DUCH

Blichersvej 17 . Thorning . Tlf. 88 00 20

Husk: Vi har altid et godt tilbud

På gensyn! TOVE og MOGENS DUCH

Til hverdag og fest

»BARSØ SKO«

Vestergade . Kjellerup . tlf. 88 22 95

Kvalitetssko til alle formål
Gå ikke forgæves – gå heller straks
til Barsø

På gensyn! LIS og JØRGEN BARSØE

Ikast

Køb kød hos den rigtige slagter

ØSTERPORTS SLAGTER MARKED

Østerport 1 . Ikast . tlf. (07) 15 17 43

Kun én kvalitet – den bedste
Spec.: Hjemmelavet pålæg

Den nybagte politiker øvede sig derhjemme: — Jeg vil rense ud i hele dette land! råbte han.

— Glimrende, råbte konen tilbage. — Kan du ikke begynde ude i garagen?

★

— — — Ja, men doktor, jeg troede, at akupunktur foregik med en nål — —

Juridiske konsulenter

Sagførerkontoret i Ryomgård

ADVOKAT ERIK DYNESSEN

Tlf. (06) 39 44 00

MØDESTED

Tirsdag den 27. november kl. 19.30

DAMPTROMLEKLUBBEN arrangerer møde for alle interesserede. Mødested: Frederiksberg Kommunebiblioteks Foredragssal, Solbjergvej 23, ved Frederiksberg S-banestation. Der vil blive vist film og lysbilleder af »veteraninteresse«, ikke mindst med damplokomotiver. Gratis adgang. Der kan under mødet købes øl og sodavand. Nærmere oplysninger fås hos: Svend Jørgensen, Esrumvej 47, 3000 Helsingør. Telefon (03) 21 81 46.

Onsdag den 28. november kl. 19.00

LOKOMOTIVKLUBBEN KLK afholder medlemsmøde i Sct. Jørgensgård, Hospitalsgade 4, Kolding.

Onsdag den 5. december kl. 20.00

SHS afholder årets andespil med kornfede ænder m.m. Kaffe og julebag. Andespillet foregår i Frederiksberg Kommunebibliotekets foredragssal, Solbjergvej 23, ved Frederiksberg S-banestation. Tag familie og venner med.

Fredag den 7. december kl. 19.30

DJK, MIDTJYSK AFD. arrangerer medlemsmøde i Randers. Mødestedet er Kulturhuset, Stemannsgade 2, mødelokale 3. 8 og 16 mm filmfremviser er til rådighed. Kaffe/the kan købes i begrænset omfang.

Mandag den 10. december kl. 19.30

DJK, MIDTJYSK AFD. afholder medlemsmøde i Herning. Mødestedet er her Herning Centralbibliotek, Brændegårdsvej 2, mødelokale 4. 8 og 16 mm filmfremviser samt diasfremviser er til rådighed. Kaffe/the med brød kan købes i begrænset omfang.

BOGHJØRNET

SYDØSTSJÆLLANDSKE
JERNBANER

Af Niels Jensen

96 sider, heftet, illustreret

Udgivet af »Clausen bøger«.

København, 1979

Pris kr. 56,30.

Endnu et bind foreligger nu i serien »Clausens jernbanebibliotek«, og dermed er der kommet ialt 11 bind i denne serie om danske jernbanestrækninger. Og ligesom de øvrige er det Niels Jensen, der er forfatter.

Det er banerne syd for Roskilde, nord for Vordingborg og øst for linien Ringsted—Næstved, der under titlen »Sydøstsjællandske jernbaner« beskrives. Og i dette område er og var en del privatbaner, således beskrives bl.a. den jubilerende nærbane Østbanen, der har en stor fremtid for sig, men også de nu desværre nedlagte baner NPMB, KB og KRB omtales. Disse sidste baner ville næppe være nedlagt, hvis man skulle have disponeret i dag.

Efterhånden, som forfatteren har arbejdet sig gennem Danmarks engang talrige jernbaner, er det som om han mere og mere har fået et godt greb om tingene. Kort sagt — der bliver mere og mere »kød« på hans banebeskrivelser. At det så ikke er udførlige historiske afhandlinger, det er heller ikke hensigten. Det er korte og koncise historiske facts, som er rare at have ved hånden til opslag, og det er oplysninger, som begynderen udi i jernbaneentusiasmen kan have meget glæde af.

Forkerte oplysninger prægede desværre de første bind i serien, men også dette problem synes forfatteren at have fået bedre styr på. I alt fald er det begrænset, hvor mange, der umiddelbart støder øjet, når man læser bogen. Dog vil vi, i lokalpatriotismens navn, ikke acceptere, at han lader strækningen Næstved—Vordingborg fjernstyre fra FC Næstved. Det er FC Nykøbing Fl., der har styr på denne strækning.

»Sydøstsjællandske jernbaner« hører hjemme på enhver jernbaneentusiasts boghylde.

—tl—

Lars Rasmussen: »Vandelgrisen«
udg. (Vejle, Vandel, Grindsted Jernbane
Byhistorisk Arkiv, Vejle)

Nyt oplag er udkommet, pris kr. 35,—

(Rekvireres pr. efterkrav) fra
Vejle Museum

Flegborg 18 — 7100 Vejle

Humørspalten

Chefens sekretær havde det med at forsvinde sammen med unge giftefærdige fuldmægtig Hansen.

— Hvor pokker er min sekretær, skreg chefen en dag.

— Hun er nok i arkivet, sagde en venlig kollega, — se under Hansen . . .

★

— Hvordan ligger din bil i svingene?

— Fint. Så godt, at Falck har måttet hale den op for mig fem gange.

★

Nysgerrigt går den besøgende helt hen til grotten, hvor isbjørnen vælter sig lystigt og sultent.

En dyrepasser står lænet ud over kanten.

— Er der noget særligt på færde? spørger gæsten.

— Bøj Dem længere ud over kanten. Gæsten bøjer og bøjer og bøjer — og forsvinder med et plask.

Hvorefter dyrepasserer blinker lunt til den store han-bjørn med ordene:

— Han må være nok for i dag.

★

— Min onkel er præst, og når folk møder ham på gaden, siger de: goddag, hr. pastor.

— Ingen ting. Min onkel er biskop, og ham kalder de »Deres biskoppelige højhed«.

— Så sku' I se min far, når han vælter ud fra beværtningen. Så siger alle mennesker: »Åh Gud...«

Sagde lille Peter for ligesom at afslutte diskussionen.

★

Hørt i Århus:

— Har du set den nye, kommunale golfbane?

— Ja, fint græs over det hele, men de har sågu afleveret den med 18 huller i.

— Svineri — bare fordi det er offentlige midler, tror de entreprenører, de kan tillade sig alt.

★

I disse gæstearbejder-tider:

— Og så behandler jeg ham sågu i tre uger for gulsot, før jeg får at vide, at manden er kineser og har blindtarmsbetændelse.



Viborg

SALON »HAIR«

DERES BIOSTETIKER

Mathiasgade 60 . Viborg . Tlf. 62 12 27

Stedet for moderne hårpleje

På gensyn

GURLI SØRENSEN

Vi handler i

»BROENS DELIKATESSE«

Middagshøjvej 20 . Viborg . Tlf. 61 35 15

Kød – Flæsk – Delikatesser
Husk til Deres fester lækkert
smørrebrød og pølsetrug

På gensyn

GUNNI MEYER og VIBEKE ANDERSEN

ERLINGS AUTOLAKERING

Ærøvej 12 . Viborg

Tlf. 61 37 67 og 62 92 19

Det sidste nye i maskiner og inventar

På gensyn

ERLING

FOTO-NYT

Sct. Mathiasgade 24 . Viborg

Tlf. 61 24 56

Pentax: Specialforhandler
Kig ind og få en fotosnak

Alle ender i bukser fra

PÄHLIG's MODE-STUDIO

DAMEKONFEKTION

St. Sct. Mikkelsgade 23 . Viborg

Tlf. 62 57 66

For Deres velvære – den moderne

HUDPLEJEKLINIK

Gothersgade 37, st. th. . Viborg
tlf. 61 38 46

Mandag lukket – tirsdag 12–19
onsdag – torsdag – fredag 9–17
lørdag 9–14

Parkering i gården

Mangler du ideer – gå i

»SLYNGSTOKKEN«

St. Sct. Mikkelsgade 23 . Viborg
tlf. (06) 61 37 78

Specialforretningen i håndvævede og
strikkede modeller
Gaveartikler og meget andet – kig ind

Ravnstrup

Kør ind til

SHELL SERVICE STATION

Holstebrovej 141 . Ravnstrup

Tlf. (06) 64 71 42

Benzin – Olie – Quick service
Husk vor velassorterede kiosk

Løsning

Sko til alle formål finder De i

»STØVLEN«

Jernbanegade . Løsning . (06) 65 10 99

Stort udvalg i moderigtige sko til
hele familien

På gensyn! LISBETH CHRISTENSEN

Randers

HOTEL WESTEND

Vestergade 53 . Randers . (06) 42 53 88

Selskaber modtages indtil 40 couverter
Værten står selv i køkkenet
Hyggelige værelser til rimelige priser

Med venlig hilsen

HANNE og MOGENS BLOCH

Stedet, hvor venner mødes

»DEN SKÆVE« BODEGA

Kristrupvej 72 . Randers . tlf. 42 37 51

Lad også den skæve blive Deres fristed

Venlig hilsen

RIGMOR

Stedet for moderne hårpleje

LAVI

VIBEKE LAURSEN

Østervold 32 . Randers . Tlf. 41 57 77

Kør ind til

CHEVRON

Viborgvej 46 . Randers . Tlf. 42 64 75

Benzin – Olie – Smøring – Autotilbehør

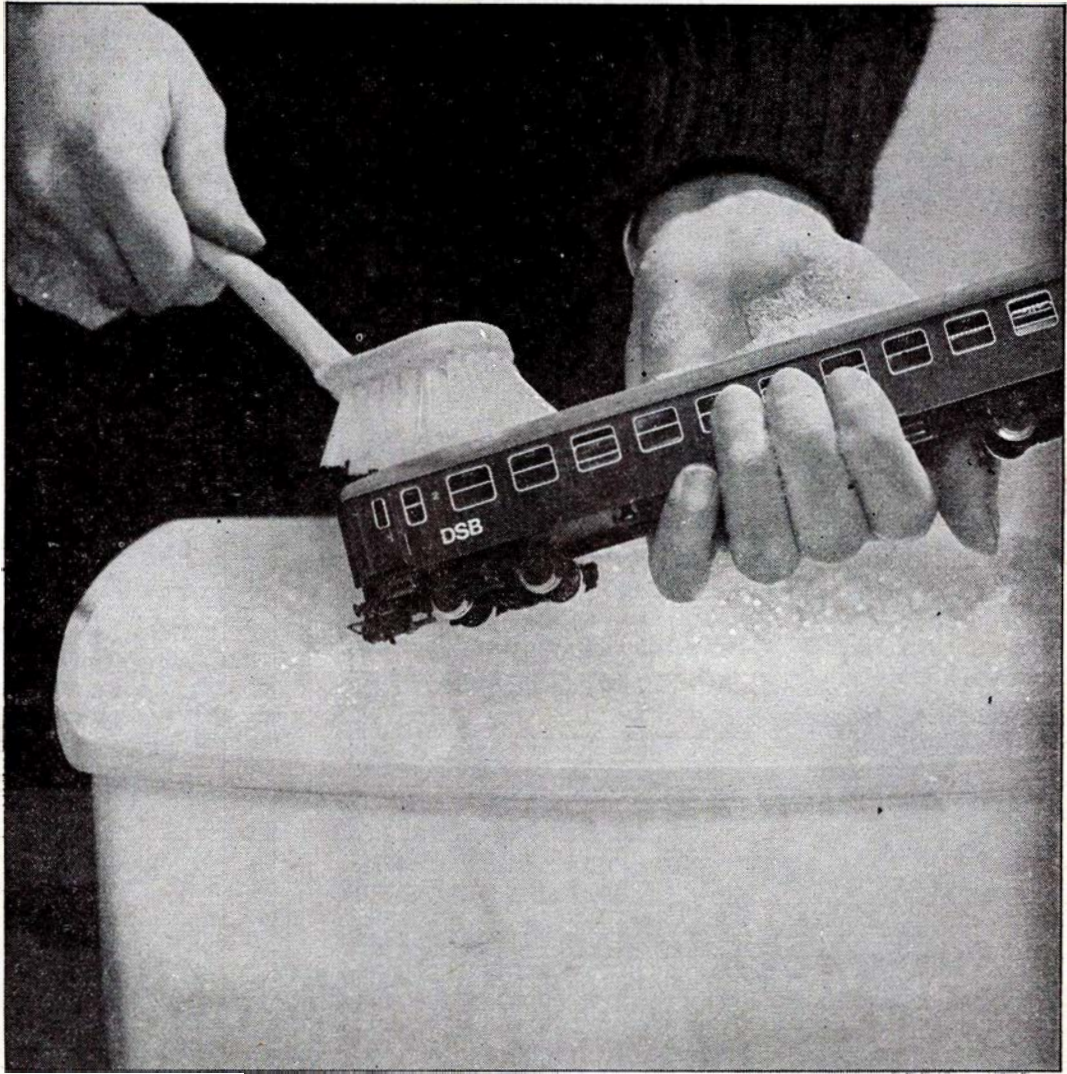
Alt i autoreparationer udføres
Husk vor kiosk med alt i blade –
aviser – kaffe – tobak – chokolade
Åben hver dag kl. 7.20, søndag 8–20

TANDLÆGE

SVEND TØTTRUP

har åbnet praksis på adressen
Slotscentret . Slotsgade . Randers
tlf. (06) 41 66 66

Konsultation kl. 8–16



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