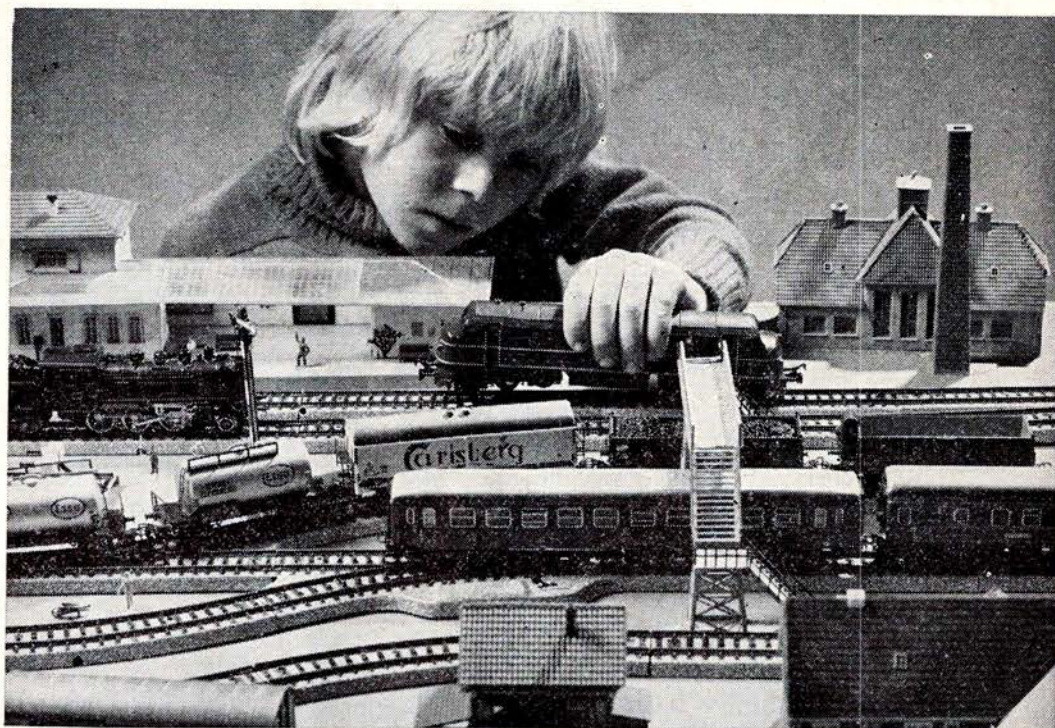


Jernbane-Bladet



Effektive sikringsanlæg skiller virkelighed fra leg...

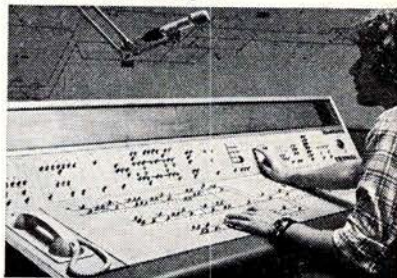
Det er fascinerende at lege med modeljernbane, at styre tog gennem sporskifter og stationer – det kan mange fædre tale med om. Ryger der et lokomotiv af sporet, er ulykken ikke så stor – det kommer op at stå igen og kører videre. Hos mange har en sådan situation fremkaldt den tanke, at det er en ansvarfuld og kompliceret opgave, at sikre virkelighedens togtrafik – ikke mindst nu hvor den kollektive trafik står for at skulle udbygges og intensiveres.

DSI er eksperter på dette område og har et betydeligt erfaringsgrundlag, hvorpå nye sikringsystemer udvikles.

Det er trygt at rejse med DSB, og DSI er med til at bringe tog og rejsende sikkert frem.



Kommandoposten,
Københavns Hovedbanegård



DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

STAMHOLMEN 175 DK-2650 HVIDOVRE



36. ÅRGANG

12

DEC. 1979

Tidsskrift for Stats- og Privatbanepersonalet

OFFENTLIGT ANSAT... SÅ BRUG



**LAANE- OG
SPAREKASSEN**
FOR OFFENTLIGT ANSATTE

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

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

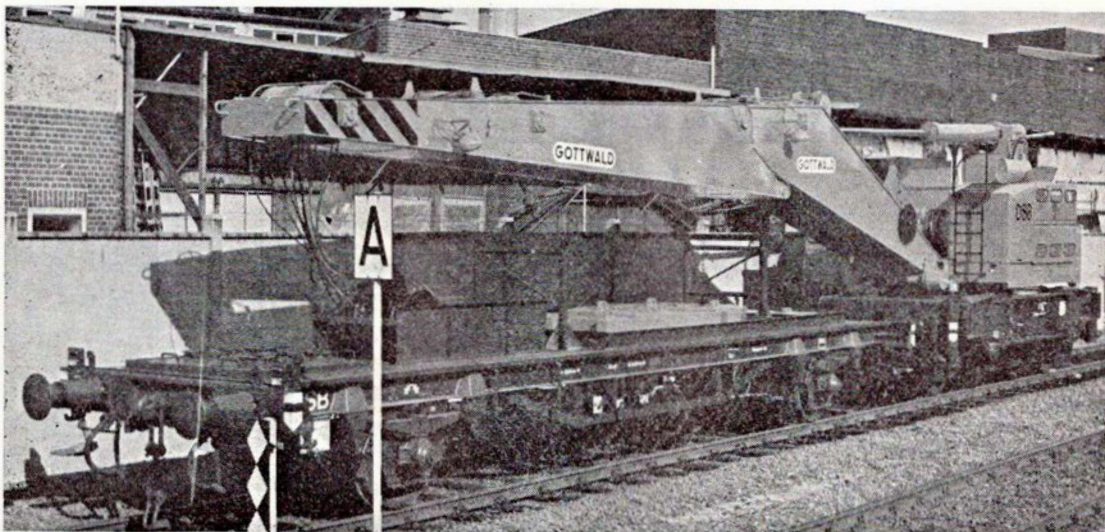
● Bernstorffsgade 46,
1577 København V.
Tlf. (01) 12 22 24

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

● Vej 9, Holmen,
1433 København K.
Tlf. (01) 54 13 13 - 2481

● Ryesgade 23,
8000 Århus C.
Tlf. (06) 12 23 43

● Arsenalvej 55,
9800 Hjørring.
Tlf. (08) 92 61 11 - 389



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

Fabrikken LEO GOTTWALD leverer:

Dieselhydrauliske hjælpekrane med løftekapaciteter op til 150 to.

Fuldhydrauliske skinnekrane med teleskopudligger, løfteevne op til 80 to.

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

Mobile stykgods- og Container-Havnekrane, hydrauliske teleskop-mobil og auto-krane, gittermast-mobil- og autokrane.

RASK-PEDERSEN & DALSGAARD A/S

Byageren 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: 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

DECEMBER 1979

December causeri	5
Månedens emner	6
Reaktioner ved Jernbane-Bladets ophør	7
Erindres det	9
Månedens foto	11
Nyt fra udenlandske baner	11 - 30
Skanderborg stations ombygning endelig i gang	13
Hedelands Veteranbane	14
Om hvordan et gammelt lokomotiv genopstår	16
Frichs døde af mangel på rimelig konkurrence	18
Brande - Brunkul - Besættelsen	19
Tilbud til læserne	20
Den største automatiserede rangerbanegård i Europa	21
Landet rundt	22
Privatbanenyt	22
Fra klubberne	25
Mødested	25
N-maskinerne	27
Dødsfald	29
Boghjørnet	29
Verdens morsomste museum	29

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.



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
2090 KØBENHAVN F



December causeri

VED AFSLUTNINGEN PÅ ET LANGT LIV . . .

»Det lakker mod enden«, som manden sagde, da han satte sig på den nymalede bæk.

Dette var en vittighed. Men desværre er det ingen vittighed, at »det lakker mod enden«, når det drejer sig om JERNBANE-BLADETS liv.

Nej, det er den triste og barske virkelighed. En uangribelig kendsgerning. Vi har altid i denne rubrik, den såkaldte »leder«, beskæftiget os med de ting, der foregår rundt omkring os. Vi har uddelt både ris og ros, alt efter hvad vi syntes, der var grund til. At »lederen« er blevet læst, vidner mange kommentarer fra vore trofaste læsere om. Derom har vi ikke behøvet at tvivle.

I dette vort sidste nummer af JERNBANE-BLADET vil vi tillade os at bryde traditionen. Vi vil for en gangs skyld beskæftige os med os selv. Forhåbentlig med læsernes billigelse.

Vi vil nemlig fortælle de vigtigste mennesker i JERNBANE-BLADETS tilværelse, vore læsere, at vi altid har søgt at gøre bladet så alsidigt og læseværdigt som muligt. Vi har kun grund til at være taknemmelige for den interesse, der er blevet vist os, og derfor har det altid været den nuværende – snart forhenværende – redaktør en stor glæde at arbejde med bladet. Og det er vist ikke at tage munden for fuld, når vi også siger, at det altid har været den tidligere redaktør Rybro en stor glæde at arbejde med bladet.

At vi ifølge læsernes udsagn har kunnet gøre bladet læseværdigt, skyl-

des udelukkende, at JERNBANE-BLADET har haft mange meget trofaste forfattere, som har leveret interessante artikler om alle former for jernbanedrift, såvel af historisk art som af mere moderne art. Uden disse trofaste medarbejdere var der ikke noget blad. Redaktøren vil her på falderebet rette en tak til alle, der gennem årene har medvirket til, at bladet har kunnet udsendes. Tak til vore bidragydere, som har leveret artikler, tak til de, der har fortalt om de sidste nyheder, tak til de, der har sendt kommentarer til allerede skrevne linier, og – ikke mindst – tak til vore mange læsere.

Var det fysisk muligt, ville vi fra JERNBANE-BLADET gerne trykke alle ovennævnte i hånden og udtrykke vor tak.

Dette er ikke muligt, derfor må vi nøjes med at bringe takken på denne måde.

**TAK ALLESAMMEN FOR FØLGE-
SKABET GENNEM ÅRENE!**

GLÆDELIG JUL OG

GODT NYTÅR.

Tom Lauritsen.

EN EPOKE ER FORBI

Som bekendt startede Rybro Jernbane-Bladet i 1943. En stor kærlighed til sin etat og en aldrig svigtende interesse for arbejdet ved DSB, gjorde ham gennem årene til en inspirerende redaktør af dette lidt specielle tidsskrift. Hen ad vejen er Rybro gået på pension og er blevet afløst af Tom Lauritsen, og den økonomiske styring af bladet har de sidste 15 år været varetaget af min kone.

Nogle vil måske hævde, »at bladet har været præget af en slags »old fashion« – en eller anden form for nostalgi«. Der er noget om snakken. Med fuldt overlæg har den redaktionelle linie og den grafiske opsætning fulgt et mønster, der har kunnet gå i spænd med det omfangsrige historiske stof der har været bragt i bladet. Ingen andre tidsskrifter ved etaten har behandlet dette meget værdsatte stof, og hvem kan skrive historisk stof uden dette får et strejf af nostalgi?

I tidligere numre har vi gjort rede for, hvorfor vi må dreje nøglen om til nytår. Vi er lidt vemodige over at miste kontakten med alle de, der har et emotionelt forhold til banerne, herunder de små og store firmaer, der gennem årene har hjulpet bladet gennem annoncering, og også tilført bladet interessant teknisk stof. I redaktion og ekspedition har vi haft det dejligt sammen, og vi har været glade for de pæne ord der af og til er tilgået os fra tilfredse læsere.

Her ved afslutningen vil vi fra bladets ledelse sige tak til vore trofaste abonnenter og lige så trofaste annoncører. Vi siger tak til de mange der har hjulpet os gennem annonce- og abonnementstegning og leveret stof til de redaktionelle spalter. Og vi takker vore leverandører for et positivt samarbejde gennem de mange år.

Som overskriften lyder: **EN EPOKE ER FORBI!** Herfra siger vi good luck til Jernbane-Bladets venner i tiden fremover.

H. E. Rybro

Trille og Villy Jonvald

Månedens emner ...

Korsørs første banegård bliver kommunal

Korsørs første banegård, opført i anledning af Roskilde—Korsør banens åbning i 1856, findes stadig, og derfor har Korsør Kommune fundet ud af, at den egentlig burde bevares. Stationen er beliggende ved havnen, og den anvendtes indtil for kort tid siden af DSB som pakhus. Nu overtager Korsør Kommune bygningen, og hvis man kan leje den ud til en lokal virksomhed, vil man ofre en gennemgribende istandsættelse på den.

Den gamle bygning er bygget af det engelske ingeniørfirma »Fox, Henderson & Co.«, og der er ingen tvivl om, at hvis den smukke gamle station kan blive bevaret for eftertiden, vil Korsør have et værdigt minde om den tid, da byen fik den etat til byen, som siden har betydet så uendeligt meget for byens udvikling.

Korsør skylder jernbanen og færgeoverfarten alt.

Støtteforeningen Danske Dampvenner skaber glæde på Bornholm

Den sidste bornholmske jernbane lukkede i 1968, og dermed var Danmark uden flere smalsporede jernbaner, noget der før Anden Verdenskrig ellers var ret almindeligt.

Kun få rester er bevaret fra denne bornholmske jernbane. Bornholms Museum fik den smukke gamle postvogn, DBJ 26, og man placerede den på en skinnestump udendørs ved museet, udsat for vejrligets ubarmhjertige tæring. Vognen kom derfor inden længe til at se elendig ud, men museet havde ikke økonomiske muligheder for at istandsætte vognen, eller måske var der heller ikke den fornødne interesse fra museets side for en restaurering. Lige meget, det er en kendsgerning, at vognens tilstand forværredes.

Vi har tidligere her omtalt denne vogn, men nu kan vi med stor glæde berette, at der synes at være lys forude. Støtteforeningen Danske Dampvenner, der har skabt så megen glæde rundt omkring med sine milde økonomiske gaver, har tildelt Bornholms Museum ikke mindre end kr. 5.000,— til istandsættelse af DBJ 26! De mange penge blev i oktober overrakt ved en lille højtidelighed på museet, og foreningen var repræsenteret ved Svend Jørgensen og Vincent Kärager, der begge udfører et prisværdigt stykke arbejde for bevarelsen af klenodier fra danske jernbaner.

Foruden bevarelsen af DBJ 26 synes der også at være udsigt til etableringen af et lille jernbanemuseum i den gamle DBJ-remise i Åkirkeby, idet ejeren, Bornholms Andels Foderstofforretning, har stillet den til rådighed indtil videre. Foruden postvognen kan man udstille den tidl. CF-godsvogn fra Allinge samt en del interessante fotos, effekter m.m.

Alle Europas jernbaneselskaber mødes i Odense med Transalpino – Europas største togrejseorganisation for unge under 26 år –

Alle europæiske jernbaneselskaber mødes hvert år med Transalpino's ledelse for at tilrettelægge næste sæsons program. Ifjor fandt dette møde sted i Florens i Italien, og i år fandt det sted i Odense (Det Ny Missionshotel) i fire dage fra den 10. til den 13. september. Til denne konference kom der repræsentanter fra jernbaneselskaber i Sverige, Norge, Vesttyskland, Holland, England, Frankrig, Spanien, Italien, Østrig, Schweiz, Belgien og naturligvis fra Danmark, hvor DSB foruden at være deltager også havde indbudt de mange udenlandske gæster til en bustur rundt til Fyns mange smukke slotte, godser og herregårde.

Transalpino A/S, der etablerede sig i Danmark i 1977 (Vestervoldgade 106 i København), har haft stor succes herhjemme siden starten. Ifjor sommer solgte man således mere end 15.000 billetter til unge og kommer i år op på tyve procent mere. Den 1. december i fjor åbnedes endnu et københavnsk salgskontor (Klosterstræde 18), og fra 1. november i år kan Transalpino's såkaldte BIGE-billetter også købes i alle DSBs rejsebureauer over hele Danmark, hvilket vil sige i yderligere 22 nye salgskontorer.

— Men vi har også de fleste destinationer og er billigst i Danmark, siger lederen af Transalpino's virksomhed i Skandinavien, den 28-årige hollandske direktør Giedie Bierens, der ligeledes i december oprettede kontor i Stockholm og siden maj har haft et tilsvarende i Oslo.

I fuld forståelse med DSB og alle andre europæiske jernbaneselskaber tilbyder Transalpino Rejseorganisation alle unge under 26 år individuelle rejser med ordinære tog i Europa for op til det halve af de normale priser, og så er der hverken tale om gruppe- eller selskabsrejser, men helt individuelle rejser med ganske ordinære tog.

— Vi er i høj grad med til at udvikle turismen, både den udgående og den indgående, pointerede direktør Bierens og henviser til det stadigt stigende antal unge danske, der rejser ud med tog, og udenlandske unge, der kommer til Danmark med tog. For alle unge er det derfor af særlig interesse med vor konference i Odense, idet den skal fastlægge priser og måske nye destinationer for den kommende sæson.

Og når vi havde henlagt dette års konference til Odense og ikke til København, er det ud fra den betragtning, at vi vil vise disse mange udenlandske turistfolk fra jernbaneselskaber og vor egen organisation, at Danmark er meget mere end hovedstaden, som flere af dem sandsynligvis allerede tidligere har besøgt.

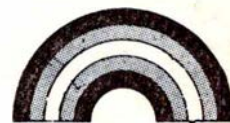
Beckers



FARVECENTER

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

Beckers



En bedre kvalitet – en bedre service

Reaktioner ved JERNBANE-BLADETS ophør

JERNBANE-BLADETS redaktion og ekspedition har i anledning af meddelelsen om bladets ophør modtaget mange venlige sympatitilkendegivelser fra vore læsere, der dybt beklager standsningen samt udtrykker den mening, at bladet vil blive savnet.

Fra bladets side er vi meget taknemlige for disse tilkendegivelser, selvom det skal indrømmes, at de har gjort vevmoden ved standsningen endnu større. Vi bringer nedenstående venlige brev fra en af bladets trofaste medarbejdere gennem den sidste snes år.

Det er med oprigtig sorg, at jeg erfarer, at Jernbane-Bladet stopper med udgivelsen. Det var i det blad, at jeg startede min »karriere« som jernbaneskribent på godt og ondt, og derfor har det altid haft en særlig plads i mit hjerte.

Med spænding sendte jeg daværende redaktør Rybro en lille artikel med billed fra Assens roebaner og sandelig: Et par numre senere så jeg den på tryk i bladet. Mere fulgte, og jeg er både Rybro og hans efterfølger Tom Lauritsen megen tak skyldig for altid at have bragt mine mere eller mindre heldige udgydelser. Samtidig bør måske lyde en tak til de tålmodige læsere, som tilsyneladende har udholdt mine skrivelier.

HGC

Fra en anden af vore trofaste bidragydere, bl.a. trofast leverandør af indlæg, når talen er om MO-vogne, har vi modtaget nedenstående:

Som læser af Jernbane-Bladet gennem femten år er det oprigtigt ment, når jeg beklager, at bladet skal ophøre med at udkomme. Blot man interesserer sig en smule for jernbaner, har der altid været noget at hente, og man har fået kendskab til mange kuriøse former for jernbanedrift. Hvem husker ikke beskrivelsen af fx. den hylende morsomme sejltrolje til Die Hallingen i Nordsøen eller de mange beskrivelser af højst mærkelige industribaner under fællestitlen »Mærkelige sporforbindelser«, jo, læserne er i sandhed blevet ført land og rige rundt. Det skal siges til Jernbane-Bladets to redaktørers ros, at de har optaget RELEVANTE indlæg og artikler om emnet, og at de har forstået at redigere stoffet. Hvor skal vi læsere og skribenter gå hen? Jeg er da udmærket klar over, at diverse jernbaneklubber udgiver større eller mindre

tidsskrifter, men flere af disse bærer desværre præg af at være »menighedsblade«, og tillige af, at de kun kommer ud til en begrænset læserkreds.

Hvorfor skriver man artikler? Først og fremmest for at formidle en viden og/eller udbrede en mening. For Jernbane-Bladets vedkommende kom det ud til en stor læserskare, og jeg ved fra mit arbejde gennem elleve år rundt om på stationerne, at bladet blev læst, og at det var populært i ordets gode betydning.

Jernbane-Bladet har stået åbent. Uanset om det gjaldt artikler om for længst glemte fyenske sidespor eller inserater

om MO-vogne. Jernbane-Bladet vil blive savnet. ikke mindst af

Finn Sørensen.

— og Aage Ethelfeld, tidligere ØSTBANEN, skriver bl.a.: »Jeg har i disse 36 år læst Jernbane-Bladet, og hver eneste gang jeg har taget det i hånden, har det været med interesse og spænding. Jeg har læst det — glædet mig — og følt mig beriget.

Jernbane-Bladets minde vil blive stående som et skønt minde! Et minde om den tid der svandt, og som får mig til at sige til alle ved bladet: »Tak for alt det, vi fik lov til at opleve sammen.«



SM LAMPEN

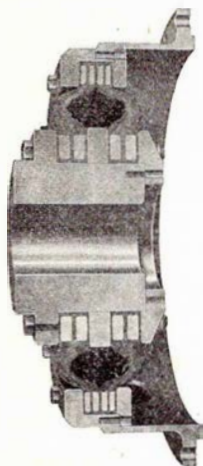
Oplysninger:

SØREN MADSEN LAMPE A/S

EJBY INDUSTRIVEJ 68 – 2600 GLOSTRUP

TELF.: (02) 45 35 44





VULKAN

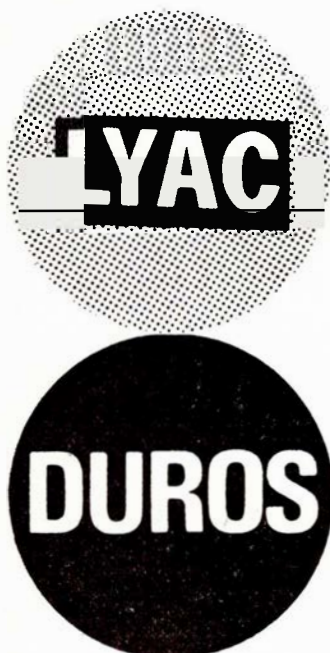
højelastiske koblinger
til lok- og marinebrug

SALG
SERVICE
LAGER

VULMARKO ApS

Kobbelvænge 2
05-52 84 00

6000 Kolding
Telex 5 13 18



LYAC

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



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



INTERNATIONAL A/S

HAVNEGADE 39
1058 KØBENHAVN K

TELF. 01-12 67 67

ERINDRES DET . . .

For 50 år siden . . . December 1929
Arbejdsmandsforbundet har den 4. ds. varslet strejke ved forskellige jordarbejder på den nye sjællandske jernbane tæt ved Hillerød. Strejken blev realiseret den 8. ds.

Men samme dag blev der andre kvaler på den efterhånden stærkt plagede bane, idet et motortog brød ned ved Femhøj. De rejsende var meget utilfredse med, at det varede ca. 2 timer, før et damploko kom og slæbte toget til Glumsø st. mellem Ringsted og Næstved. Herfra blev de rejsende i biler kørt til Næstved. Det er kun få dage siden, at man 3 dage efter hinanden havde et nedbrudt motortog på denne strækning.

Driftsbestyrer Boserup har meddelt Slangstrupbanens bestyrelse, at han ønsker at fratræde sin stilling den 1. april næste år. Han har i 18 år ledet banen og været meget virksom og varetaget banens interesser på en dygtig måde. Hans fratræden skyldtes bl.a. det systemskifte, der fandt sted i banens ledelse, efter at omegnskommunerne har overtaget aktie-majoriteten. — Disse har bl.a. rettet en vis kritik, gående ud på, at banen havde alt for få rejsende og tog — en kritik, der synes ganske uberegtiget med det beskedne antal loko til togfremførelse, banen råder over.

Den 9. ds. skete en frygtelig togkatastrofe ved Namur i Belgien, hvor eksprestotog fra Bruxelles blev afsporet og væltede. 18 rejsende blev dræbt på stedet, 75 er kvæstet — heraf mange alvorligt. Ulykken skyldtes, at lokoets bremses svigtede, hvilket er konstateret efter uheldet. Fører og fyrbøder var blandt de dræbte.

Privatbanernes kamp for livet — vi har 64 privatbaner i Danmark — i afvigte regnskabsår gav 34 baner et underskud på kr. 1,5 mill., mens 30 baner gav et overskud på 1,6 mill.

Den skarpe konkurrence mellem baner og biler har i første række ramt privatbanerne. Enkelte baner, bl.a. Østsjællandske og Kolding—Egtved Banen, har næsten indledt døds kampen. De samme privatbaner har i øvrigt gjort en stor indsats for de egne, de gennemløber, og man må vel med rette sige, at de er blevet svigtet af deres egn og af den befolkning, de på bedste måde bestræbte sig på at betjene — det kan umuligt være lønningerne til personalet, der har medvirket til, at økonomien blev dårlig.

Den 1. januar 1930 er det 50 år siden, at staten overtog De Sjællandske Jernbaner.

Det blev Vestbanen til Korsør, Sydbanen til Masnedssund, Kalundborgbanen og strækningen til Klampenborg, Kystbanen til Helsingør ikke at glemme.

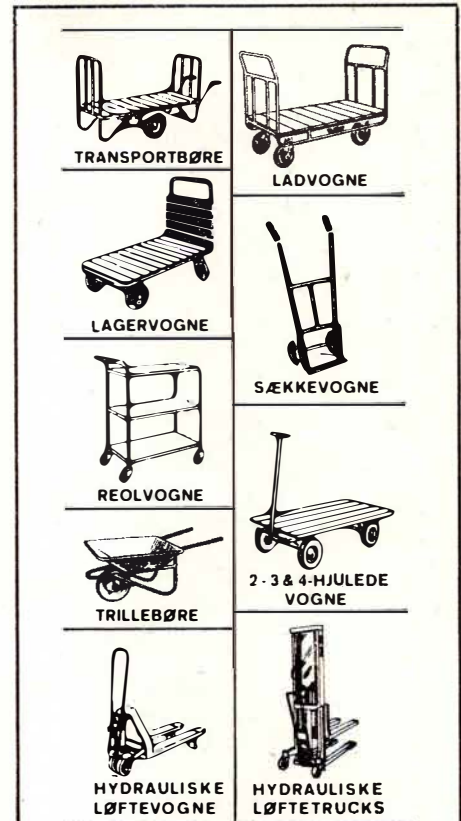
For 25 år siden . . . December 1954

Den 30. november d.a. skete der på Storstrømsbroen et sammenstød mellem en rutebil og en Folkevogn. Et sydgående eksprestog passerede samtidigt broen, og føreren af Folkevognen påstod, at DSB havde ansvaret for uheldet, idet han var blevet blændet af dampen fra togets loko.

En af årsagerne til privatbanernes underskud er den ret betydelige forøgelse i lastvognsparken de sidste tre år, hvorved disses konkurrenceevne over for jernbanetransporten er blevet skærpet betydelig. Siden 1952 er lastvognsparken blevet forøget med 13.000 nye vogne, og dette har bevirket en meget følelig nedgang i banetransporterne.

Størst er nedgangen for privatbanerne, hvor der er tale om relativt korte afstande. I løbet af 2 år er det transportarbejde, privatbanerne præsterer, faldet med 35 pct.

Da Skandinavien—Hollandsekspressen den 6. ds. passerede Ringsted, så man fra stationen, at en kupédør i toget stod åben. Toget blev standset i Kvær-



GAR-TEK

INTERNT 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

BAT-KON ^{1/3}

- et begreb blandt fagfolk

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

Aktieselskabet De Danske Sukkerfabrikker har med udgangspunkt i produktion og salg af sukker gennem arene udviklet sig til at blive et af Danmarks største industri- og handelselskaber med mangeartede aktiviteter.

Inden for DDS-gruppen samarbejder således i dag ca. 9.000 medarbejdere i omkring 60 danske og udenlandske selskaber med en årlig omsætning på over 3 milliarder kroner. Sukkerproduktionen er kernen i gruppen, men teknologisk know-how og produktion af maskiner og komplette anlæg – især på levnedsmiddelsektoren – spiller en voksende rolle og danner grundlag for en omfattende eksport. Andre aktivitetsområder er papir- og emballagefremstilling samt produktion af og handel med sukkerroer og foderstoffer.

Gennem arene er aktiviteterne mangedoblede, og nye partnere i samarbejdet kommer stadig til, Dynamik er fællesnævnen i DDS. Til gavn for dansk eksport og beskæftigelse.



Indskud, møbler, drømmen om at få sit eget -godt at man har hold på økonomien.

Pludselig er det der... det nye hjem med alle mulighederne. Men der skal jo penge til.

Godt at Handelsbanken allerede tidligt har givet os forståelse for alle de fordelagtige opsparingsformer der findes - og for betydningen af at lære sin bank godt at kende.

Det gir en sund økonomi og langt flere muligheder, den dag man står og skal bruge penge og fornuftig vejledning.

Det får man, fordi Handelsbanken ved, hvad det koster at sætte bo.

HANDELSBANKEN
altid med i billedet



Månedens foto

keby, og fra Ringsted st. undersøgte man strækningen. Et stykke ude fra byen traf man ved sporet en nøgen beruset mand. Det viste sig, at han havde taget fejl af kupédøren og døren til toiletet. Han havde ingen skade taget af flyveturen.

—0—

Den 22. ds. ved 8-tiden om formiddagen satte to godsvogne sig i drift på Hobro st., uden nogen bemærkede det. Vognene fortsatte ad havnesporet, der falder stærkt, og ved slagteriet gik det galt. Her holdt en lastbil på tværs af sporet. Den rummede i sit lad 30 grise. Bilen blev skubbet ind mod en mur, hvorved bilens lad blev revet af. Nogle grise blev dræbt på stedet, andre måtte straks aflives, og nogle stykker løb bort fra stedet. Bilens førerhus blev trykket sammen, men to mænd, der opholdt sig her, kom intet til.

—0—

På Kbhavns Godsbanegård afsporede den 30. ds. en række godsvogne på grund af fejlagtigt sporskifte. En Ardeltraktor gik ligeledes på »Gulvet«.

—0—

I månedens forløb er der sket ikke mindre end 18 påkørsler i bevogtede og ubevogtede overkørsler, ikke mindre end 7 nedrullede bomme er blevet påkørt. Et menneske er blevet dræbt og en enkelt alvorligt kvæstet.

NYT fra udenlandske baner

ØSTTYSKLAND. DR påregner i 1980 at afslutte elektrificeringen af strækningerne Berlin—Dresden og Berlin—Leipzig. Derefter fortsætter elektrificeringen af linierne Berlin—Frankfurt/Oder og Rostock—Magdeburg. De sidste østtyske damplokomotiver satser man på at udrangere i begyndelsen af 1980'erne på de normalsporede strækninger.



Frederikshavn anno domini 1913 med FFJ-tog og gamle statsbanevogne samt en sæplev.

Frederikshavn gamle station er nu historie

Den 28. september 1979 fik Frederikshavn sin nye banegård, den banegård, der havde været undervejs i mere end 40 år. Gennem alt for mange år har DSBs personale kæmpet en fortvivlet kamp for at få det hele til at fungere under dårlige og snævre forhold på den gamle station, og forholdene blev ikke bedre af, at moderniseringer og istand-

sættelser blev udeladt, netop fordi byen skulle have en ny banegård.

Set fra en nostalgikers øjne var Frederikshavn gamle banegård hyggelig og en smule romantisk. Og kan man modsigge denne påstand, når man ser ovenstående billede, der viser banegården i 1913, og hvor der netop er ankommet et privatbanetog fra Aalborg, fremført af et af FFJs nye lokomotiver, FFJ 10, bygget i 1909 på Nydquist & Holm i Trollhättan.

POLEN. PKP har besluttet sig til at eksperimentere med batteridrevne køretøjer for at slippe for at importere så meget dyr dieselolie. Foreløbig er et diesellokomotiv af typen SM42 under afprøvning.

ØSTTYSKLAND. DR har planer om at retablere dobbeltsporet mellem Berlin og Rügen, så forbindelserne til Skandinavien over Sassnitz kan forbedres rent tidsmæssigt. En del af dobbeltsporet fjernes efter Anden Verdenskrig af »Den store Bjørn« fra øst, altså russerne.

**DRAGERFORENINGEN
HOVEDBANEGÅRDEN**
besørger alt

Telefon 15 79 55

**HOVEDBANEGÅRDENS
GARDEROBE**

Leif Jensen

Lavere omkostninger

- gennem øget effektivitet

Færre investeringer

- i mandskab og materiel

Øjeblikkelig information

hvor sikkerheden kræver det



Storno

FABRIK FOR RADIOTELEFON-SYSTEMER

SCHWEIZ. Den kendte schweiziske veteranbane mellem byerne Blonay og Chamby fejrer i år sit 10 års jubilæum som veteranbane. Den »rigtige« jernbane blev nedlagt i 1966, men allerede den 20. juli 1968 kunne en kreds af jernbaneinteresserede åbne strækningen som dampdrevet veteranbane. I dag råder banen over 12 damplokomotiver, 1 elektrisk lokomotiv, 13 elektriske motorvogne, 25 passagervogne, 11 gods- og 4 tjenestevogne. Jubilæet bliver naturligvis på forskellige måde markeret året igennem, bl.a. med særkuverter med stempel med jernbanemotiv. Banen er smalsporet.

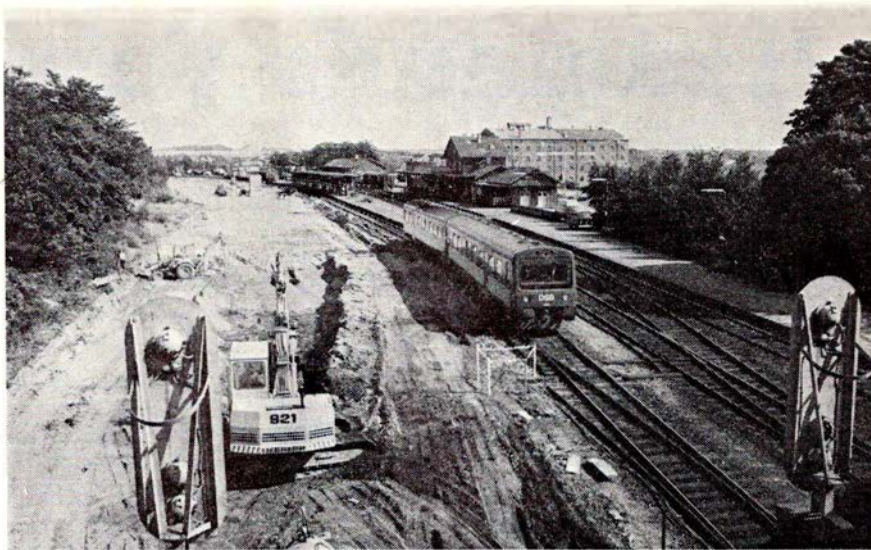
SPANIEN. RENFE, De spanske Statsbaner, har fulden elektrificeringen af strækningen Casteljón de Ebro—Pamplona, en strækning på 141 km.

FINLAND. VR, der får bygget sine elektriske lokomotiver i Sovjetunionen, påregner inden udgangen af 1979 at have 75 eksemplarer, der bærer typebetegnelsen SR-1.

HOLLAND. NS er nu også tilsluttet det vesttyske elektroniske pladsreserveringsanlæg, som også DSB er tilsluttet. Foruden disse to lande er banerne i Østrig, Belgien og Luxemburg tilsluttet anlægget. Italienske togs og schweiziske togs pladser vil inden længe også kunne reserveres over samme anlæg. For jernbanens personale er det en fordel at have samlet pladsreserveringerne ét sted, hvilket sparer både tid og penge.

ENGLAND. Den første engelske kvindelige lokomotivfører er under uddannelse. Det er en ung pige på 18 år, men for at føre lokomotiv ved BR skal man være 23 år. Den unge dame fungerer foreløbig som »second man« på engelske diesel-lokomotiver, hvor der normalt er to mand ombord. Mon nu betegnelsen skal ændres til »second person«?

FINLAND. Hvor man i Danmark taler om elektrificering, der gør man i Finland noget ved det. Finske Statsbaner, VR, har netop afgivet ordre på 10 nye



Skanderborg under ombygning, august 1979. Foto:

Asger Christiansen, Århus.

Skanderborg stations ombygning endelig i gang

Når man gennem årene er kommet gennem Skanderborg med toget, så har man altid haft det indtryk, at dette var en banegård under ombygning.

Og noget er der om det. For det er mange år siden, man påbegyndte den ombygning, der nu efter en længere pause atter er sat i gang. Det er efterhånden mange år siden, den gamle remise, som lå i vejen for en kurveudretning, blev revet ned, og samtidig blev de mange opstillingsspor nord for sta-

tionen fjernet. Hvem husker ikke de mange kuriøse damplokomotiver, DSB her havde hensat, mere eller mindre defekte?

Asger Christiansen, Århus, har en sommerdag, den 28. august 1979, »fanget« et af DSBs nye regionale motortog, litra MR, under udkørsel fra den gamle station. At ombygningen er i fuld gang, ses tydeligt, idet der udføres store jordarbejder vest for sporene. Det, grave-maskiner udfører, er planeringen af det areal, hvor sporene på den kommende Skanderborg station skal ligge.

elektriske tovgognstog af typen Sm 2. Togene skal leveres i løbet af 1980—81, og herefter vil man have 200 vogne — 100 tovgognstog — i drift. Halvdelen er type Sm 1 med stålvognkasse, mens resten er type Sm 2, der har letmetallvognkasse. Vognene anvendes fortrinsvis i den Helsingfors'ke lokaltrafik, men også over de længere afstande finder togene anvendelse, fx. til Tampere (Tammerfors), der ligger 116 km fra Helsingfors.

NORGE. NSB har ligesom DSB sit eget blad, der hedder det bare »Vårt Yrke«. Fra januar 1979 har bladet fået en ansigtsløftning, og det ligner nu — næsten til forveksling — DSBbladet med den hvide bundfarve og de sort/røde bogstaver. Selv »side 2« med småpluk fra andre publikationer har man taget op, omend i en lidt ændret form. »Vårt Yrke« er et interessant blad at studere, præget som det er af den specielle norske mentalitet, der er så behagelig.

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

AISTRUP & Co. A/S

Dag Hammarskjölds Allé 19 – 2100 København Ø

Telefon (01) 38 31 50

Fabrik: Kvistgård

METALFOLIEINDUSTRI EMBALLAGEINDUSTRI

Hedelands Veteranbane

Industribaneklubben har just fejret sin 5 års fødselsdag. Fem resultatrige år er gået. Fem år med slid og slæb og en konstant opmærksomhed rettet mod såvel tidens chancer som mod fremtidens opgaver.

Ved klubbens 5 års dag den 9. marts 1979 kunne klubben sige farvel til en epoke, der betegner en idealistisk kamp for at finde et hjemsted, sikre arealer til nødvendige sporanlæg, anskaffe rullende materiel, skinner, sveller til en driftsklar bane, hos lokale myndigheder skabe interesse for klubbens sag, med formål yderligere udbygning af klubbens smalsporbane, Hedelands Veteranbane.

Fundamentet hertil er nu lagt.

Status

I den forløbne periode har klubben evnet at klare ovennævnte problemer. Men har desuden udvirket, at planer vedrørende baneanlæg er blevet medtaget i en kommunal konkurrence for landskabsarkitekter vedr. Hedelands udnyttelse. Konkurrencen har i foråret 1978 været omtalt i dagspressen, skildret i udstillinger i biblioteker, skoler, forsamlingshuse m.v. i Hedelandskommunerne, endvidere været omtalt i Nordisk Tidsskrift for Planlægning af Have og Landskab. Omh. arkitektkonkurrence har yderligere forstærket den officielle anerkendelse af Hedelands Veteranbane /Industribaneklubben, samt ikke mindst medvirket til sikring af de nødvendige arealer til baneanlæg, ca. 9 km med diverse stationsarealer, endv. fire underføringer under kommende regionalveje, parkeringspladser m.v.

Fond

For bedst muligt at sikre og bevare medlemmernes indsats er pr. 9. marts 1979, klubbens 5 års fødselsdag, etableret Hedelands Veteranbanefond.

Fondet er et overordnet led i klubbens virksomhed, og det tillægges værdier som historisk jernbanemateriel, kommende museumsbygninger og genstande, der har tilknytning hertil.

Fondsbestyrelsen består, udover af Industribaneklubbens bestyrelse, af en myndighedsrepræsentant for I/S Hedeland (Københavns Amtskommune, Roskilde Amtskommune, Greve-, Høje-Tåstrup og Roskilde kommuner).

Et meget væsentligt punkt i fundatsen er bestemmelsen om, at fondets idé skal videreføres, selv om tvingende grunde afskærer det fra at tjene sit formål.

I så fald skal fondets virksomhed med banedrift og museum søges videreført primært af I/S Hedeland, evt. af Fondets hjemstedskommune, Staten, såfremt nævnte myndigheder måtte ønske at videreføre virksomheden, eller af andre, der kan give betryggende sikkerhed for, at bane og museum videreføres og drives i samme ånd som hidtil, og således at Fondets samling af materiel, arkivalier o.lign. sikres fortsat bevarelse her i landet til gavn og glæde for kommende generationer.

Meningen med fondet er at styrke den tillid, klubben har mødt hos dens venner, hvadenten disse er enkeltpersoner, virksomheder eller myndigheder.

Et HVB-fond kan blive den løftestang, der åbner for økonomiske midler.

I fundatsen, der er godkendt af I/S Hedeland, betragtes Industribaneklubben som en støtteforening til fondet.

Goddag til fremtiden

Hvad betyder så fondsdannelsen for klubben? Onde tunger har tidligere sagt, at Hedelands Veteranbanefond er et hul i jorden uden noget i. Enhver påstand afhænger nu engang som bekendt af måden, hvorpå man vurderer.

I praksis har fondsdannelsen allerede pr. 5. juli 1979 bevirket en overførsel fra I/S Hedeland til fondet på 37.500 kr. til dækning af udgifter m.v. i forbindelse med de første 500 meter af Hedelands Veteranbane.

Endvidere vil I/S Hedeland yde et tilskud på 75 kr. (i 1979 mønt) for hver yderligere løbende meter anlagt bane.

Omregner vi 9 km Hedelands Veteranbane efter dette pristal, får vi den nette sum af 675.000 kr. til dækning af anlægsudgifter.

Hertil skal stadig lægges den værdi af entreprenørarbejde, der af I/S Hedeland ydes ved terrænopbygning af de tidligere grusgrave, der udgør det samlede Hedeland, endvidere værdien af de tidligere omtalte underføringsanlæg.

Yderligere har fondsdannelsen givet klubben særdeles rimelige betingelser for lån af 80.000 kr. til bygning af en remise med indtil 60 meter remisespor på Hedehusgård station.

Remisen påregnes opført efterår 1979. Beløbet, 80.000 kr., omfatter materialer, fundament, rejsning af spær. Resten af arbejdet udføres af klubben selv.

Selve lånet forrentes og afdrages af en kreds af klubbens medlemmer ved auto-

matisk fradrag fra pågældendes lønkonto.

Lånet berører altså ikke Industribaneklubbens egen økonomi.

Sporbygning

Såvel den ualmindelige langvarige vinter, samt de heraf følgende ulemper ved manglen på indendørs arbejdsplads, har bevirket, at skønnede tidsfrister ikke har kunnet overholdes.

Et egentligt restaureringsarbejde har derfor måttet udskydes til fordel for andre opgaver.

Væsentligt for godkendelsen af Hedelands Veteranbane var et af DSBs sporingeniør foretaget syn den 31. maj 1979, der dels blev grundlaget for den i foregående afsnit omtalte pengeoverførsel fra I/S Hedeland til Fondet/klubben, dels gav klubbens sporhold et skulderklap for veludført arbejde.

Ved ballastering anvendes nu komprimering af ballasten med Wackerstamper, udlånt af DSB.

Den i 1978 anlagte sporlængde vil snart blive justeret tilsvarende.

Jordarbejdet i forbindelse med planering af kommende Sølund station, hvor der skulle foretages opfyldning af indtil 1,5 meters højde, var planlagt til oktober 1978, men regn, senere frost og sne, endelig tøbrud, gjorde jordbunden så plastisk, at tunge entreprenørmaskiner ikke kunne færdes.

Arealet, 10x75 meter, var først færdigt 14. juni 1979, samtidig foretoges dog også justering af rampe til den næste grusgrav, i hvilken der skal opføres museumsbygning og centralværksted for klubben.

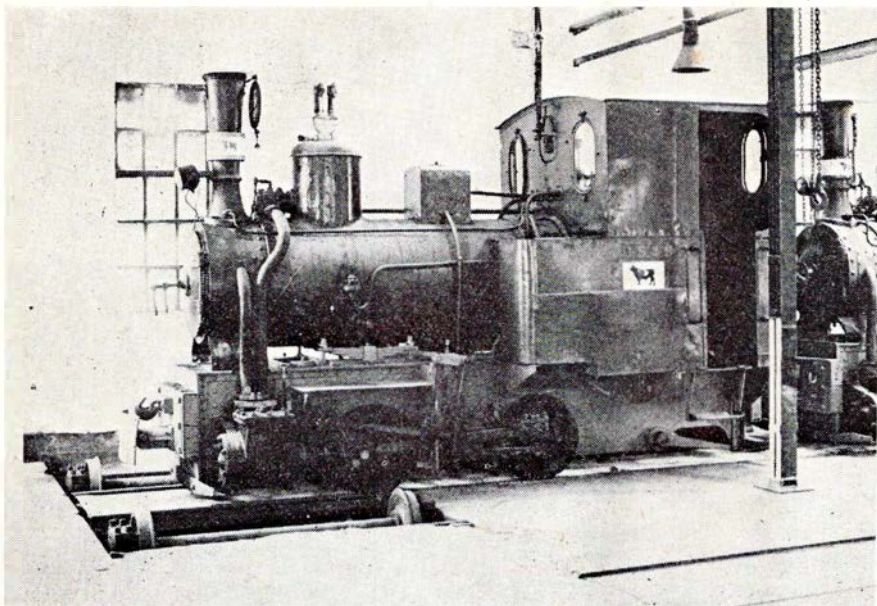
På et bestyrelsesmøde den 11. juni 1979 vedtoges, at klubben selv opretter en mindre entreprenørafdeling, bestående af traktor med frontlæsser (gave fra Dansk Siemens A/S), mindre vejtrømler til ballastsammentrykning inden svelleudlægning, samt endvidere bygning af to specialvogne til transport af disse maskiner på såvel 700 som 785 mm bane.

Specialvognene skal udstyres med rampe til aflæsning/pålæsning overalt på Hedelands Veteranbane.

Vognbygning

Bikuben, Glostrup Afdeling, har skænket klubben 5000 kr. til overdækning af klubbens åbne personvogn nr. 260.

P.t. er man ved at fremstille gitterdøre og »smedejernsgelænder«, dør- og



IBKs ene industribanelokomotiv fra Superfos i Nørresundby. Fotograferet i remisen i Nørresundby den 12. juni 1979. Foto: IBK.

sidestolper til vognen, der nu forsynes med tag og gavle i fuld højde. Siderne bliver »smedejern« i 90 cm's højde. Vognen forventes ombygget i løbet af efteråret 1979.

Damplokomotiver

En stor del af landets smalsporede damplok er efterhånden underlagt HVB/IBK regie:

B 3, ex De Danske Sukkerfabrikker; skal gennemgå delvis kedelfornyelse.

FJ 5, skænket af Danske Dampvenner i 1979.

Endvidere har Superfos A/S i juli 79 skænket klubben 2 damplokomotiver, sporvidde 785 mm, tillige med diverse reservedele, skydebro, remiseudstyr m.v.

Det ene af disse lok er i køreklar stand.

En tilgang på 3 stk. smalsporede damplokomotiver, som alle nu er klubbens ejendom må vel siges at være tilfredsstillende for 1979.

Nærmeste udvikling

Skal vi løfte en flig af planerne for perioden 1980—1985, så omfatter disse en opbygning af en fællesstation for to strækninger med hver sin sporvidde, nemlig 700 mm, der er standard for landets roebaner og 785 mm, der er benyttet af Vandbygningsvæsenet/Kystinspektoratet, H+H Stenindustrier A/S, Superfos A/S, Rørdal Cementfabrik m.fl.

Fællesstationen, der i planlægningsfasen foreløbigt kaldes Hedeland H, skal

spormæssigt give plads til såvel trafikspor, omløbsspor og depotspor for køretøjer i begge sporvidder, endvidere treskinnet spor med enderampe, kran, specialkøretøjer for banetjenesten/entreprenørafdeling og sneplov. Værkstedet skal rumme min. 60 meter værkstedsspor, samt komplet maskin- og smedeværksted.

Museumshallen skal dels rumme udstillingskøretøjer, dels være remise samt vognhal udenfor kørselsperioden.

Forslaget går ud på, at såvel værksted og udstillingshal/remise udstyres med skydebro (fra Superfos).

I udstillingshallen lægges sporene så tæt som muligt. I hvert andet spor opstilles udstillingskøretøjer. De øvrige spor er af hensyn til publikum ryddet i turistsæsonen.

Når denne slutter, fyldes de ledige spor op med køreklare lokomotiver, personvogne og andre køretøjer, der vurderes til at skulle opbevares under tag.

Udstillingshallen tænkes forsynet med balkon med små borde, hvor medbragte madpakker eller konsumentvarer fra kantine kan fortæres.

Endvidere skal der af tekniske anlæg være omformerstationer til strømforsyning til klubbens 2 elektriske Asea-lokomotiver, evt. signalpost/togledelse, depotrum, personale/publikumsfaciliteter, tilkørselsvej og parkeringspladser.

I/S Hedeland ser gerne, at klubben indfører timedrift lørdage—søndage.

Er dette rene dagdrømme??

Allerede i efteråret 1979 skal der optages forhandlinger med I/S Hedeland om arealdisponering, anlæg af vand, kloak og el-forsyning til området.

Penge til projektet??

Hidtil har klubben levet, som om den eksisterede i et samfund uden penge, og resultatet har været over al forventning, d.v.s. at man har klaret sig med milde gaver fra gode venner.

Det samme princip agtes benyttet fremover, blot prøver man at få flere gode venner, og helst gavmilde venner, f.eks. blandt myndigheder og institutioner.

De nødvendige kontakter er under opbygning. Desværre er det svært at hæfte dato på planlægningen, idet samfundsøkonomi, vejrlig, interesseskift hos medlemmer m.m. kan virke såvel i op- som nedadgående retning.

Men allerede truffe aftaler med lokale myndigheder giver et fingerpeg om planernes realisation.

Målet er en Hedeland H med et repræsentativt museum for dansk industribanemateriel i sporvidderne 500, 600, 700, 785/791, 900 og 1000 mm.

Afdeling i Jylland?

I Industribaneklubben/Hedelands Veteranbane er spæde tanker om en afdeling vest for Storebælt ved at spire frem.

Klubben har efterhånden en del medlemmer i Jylland og på Fyn. Men disse medlemmer kan på grund af de geografiske afstande ikke tage egentlig aktiv del i klubarbejdet.

Klubledelsen har derfor en fornemmelse af, at man bør gøre en større indsats for at skærpe interessen for en jysk/fynsk afdeling.

Men skal disse tanker have en mening, er det ikke nok at satse på nuværende medlemmer, men klubben må have en væsentlig tilgang af nye aktive, før planen kan blive til virkelighed.

Er der således blandt Jernbane-Bladets læsere personer, der kan tænke sig at være med til at grundlægge en sådan afdeling, samt opbygge en smalsporbane?

Evt. interesserede bedes i så fald sende et par ord til Industribaneklubben, Postbox 48, 2640 Hedehusene.

I brevet bør du kort omtale, hvormed du kan hjælpe afdelingen, og du vil snarest modtage informationer fra klubben.

J. B. Dyrkilde.

Om hvordan et gammelt lokomotiv genopstår

Da det tidligere har været omtalt her i bladet, at jeg er i gang med at restaurere et gammelt smalsporlok, tænkte jeg, at det måske kunne interessere nogen at høre om opgaven helt fra starten.

Det startede i 1972 med, at jeg gennem en af Hoffmann & Sønners medarbejdere erhvervede deres lok. nr. 9, som stod i Brabrand. Jeg kendte maskinen fra et besøg i 1961, og havde faktisk i årene derefter haft lyst til at gå i gang med restaurering af smalspormateriel, og nu kunne det altså lade sig gøre.

Opgaven var i sandhed ikke lille, idet målet jo gerne skulle være en køreklar maskine, og det var den langtfra nu, efter 20 års henstand i det fri, uden nogen form for pasning og pleje. Førerhuset var helt væk, gulvet gennemtæret, kul-kasserne var hullede forneden, og kedelbeklædningen var væk under kedlen.

Årsagen til at det netop blev nr. 9, var i hovedsagen, at alt armatur og udstyr af køberrør var næsten intakt. Disse ting ville være meget kostbare at fremstille, sammenlignet med udgifterne til pladearbejde.

Jeg startede i sommeren 1972 med at demontere armatur, rør og gangtøj, samt give hele maskinen en kraftig ren-

gøring for at undgå yderligere tæring, og således stod sagen indtil sommeren 1973. I foråret lagde jeg 10 m spor i en grusgrav i nærheden af min bopæl, med en placering af nr. 9 her for øje. Desværre var der hverken strøm eller vand i nærheden, så jeg forsøgte at finde et bedre sted og håbede på, at Hoffmann & Sønner fortsat kunne have maskinen, indtil dette skete. I 1973 afmonterede jeg en del mere, som jeg kunne tage med hjem til istandsættelse.

I vinteren 1974 fik jeg kontakt med en landmand tæt herved, som ikke ville have noget imod at lægge plads til, ikke indendørs, men tæt ved bygninger, hvor jeg kunne få både strøm og vand. Alene det var et mægtigt plus, og jeg lagde så 5 m spor her også. Restaureringen fortsatte gennem 1974 og det meste af 1975 på samme måde som tidligere med at hente dele hjem og istandsætte, ligesom jeg lavede jern og plader til nyt førerhus og nittede det sammen i sektioner klar til montage.

I efteråret 1975 skulle Hoffmann & Sønner bruge pladsen, idet de andre 6 maskiner, der også havde stået der, var blevet ophugget. Flytningen klarede jeg ved hjælp af en bekendt med en stor lastvognskran. Selv om det var lige ved at knibe med at løfte maskinen, blev

alt dog klarer og nr. 9 placeret på sit fremtidige opholdssted.

I 1976 fik jeg Hoffmann & Sønners sidste 2 tipvogne, som jeg fik transporteret til grusgraven, hvor jeg stadig havde spor liggende. Nu var tiden efterhånden kommet til at gå i gang med kedlen.

Jeg løftede den fra rammen og klodsede den op, således at jeg kunne komme ind i fyrboksen og arbejde. Askesskassen trængte også til en alvorlig reparation, som jeg foretog hjemme.

Resten af 1976 gik med demontering af rør og diverse andre ting, hovedsagelig afrensning og maling.

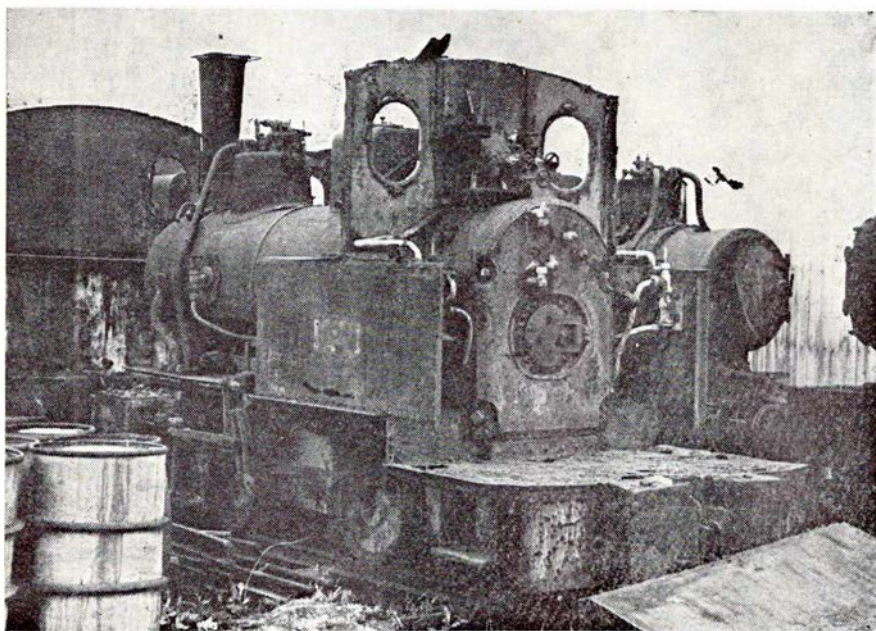
I begyndelsen af 1977 var jeg klar til at få kedlen besigtiget ind- og udvendigt. Desværre fik jeg ved den lejlighed besked på at skifte 11 nitter i nederste del af rørpladen i røgkammeret, ellers var alt andet ok.

Da det nu var konstateret, at kedlen kunne godkendes, fik jeg den store opmuntring at modtage 2500,— kr. fra »Støtteforeningen Danske Dampvenner«. Disse penge rakte netop til indkøb af nye kedelrør, og jeg gik herefter straks i gang med tilpasning og opdorning af disse.

I 1977 var jeg også så heldig at få kontakt med Aarhus Maskinmesterskoles værkstedsskole, idet jeg i vinterens løb havde taget kedelpassercertifikat dér, således at jeg kunne få en hel del maskinarbejde lavet. Det var især glidder og stempelstænger, det drejede sig om, men også reovering af bremsetøj samt fremstilling af diverse enkeltdele, som ikke kunne fås færdige.

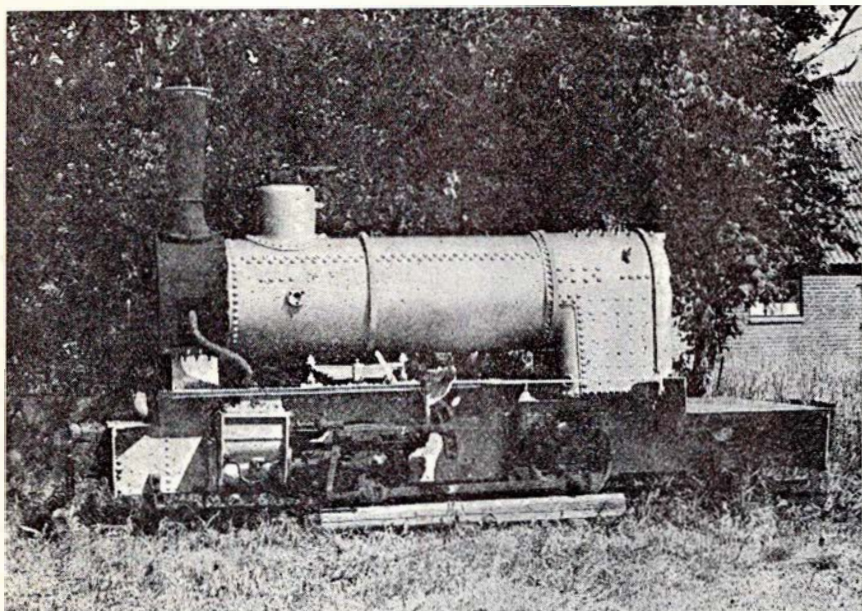
Ved demontering af glidere og stempler viste det sig til alt held, at disse ting var fuldstændig i orden, en ting jeg havde været meget spændt på. Sidst i juni fik jeg med min kranhjælp løftet kedlen ned på jorden, således at jeg kunne få repareret en tæring i dækpladen over vandkassen. Samtidig løftede jeg undervognen for revision af aksler og akselkasser og, med mine børns hjælp, rensede vandkassen (jeg kunne ikke selv komme derind).

Hen på efteråret var jeg klar til at begynde isætningen af de nye kedelrør, et arbejde jeg kendte fra min læretid. Tidspunktet, hvor jeg var nødt til at lave det nittearbejde, arbejdstilsynet havde forlangt, var nu nået. Da jeg ikke



Sådan så nr. 17.819 ud, inden Lars Andersen begyndte restaureringen.

Foto: Lars Andersen.



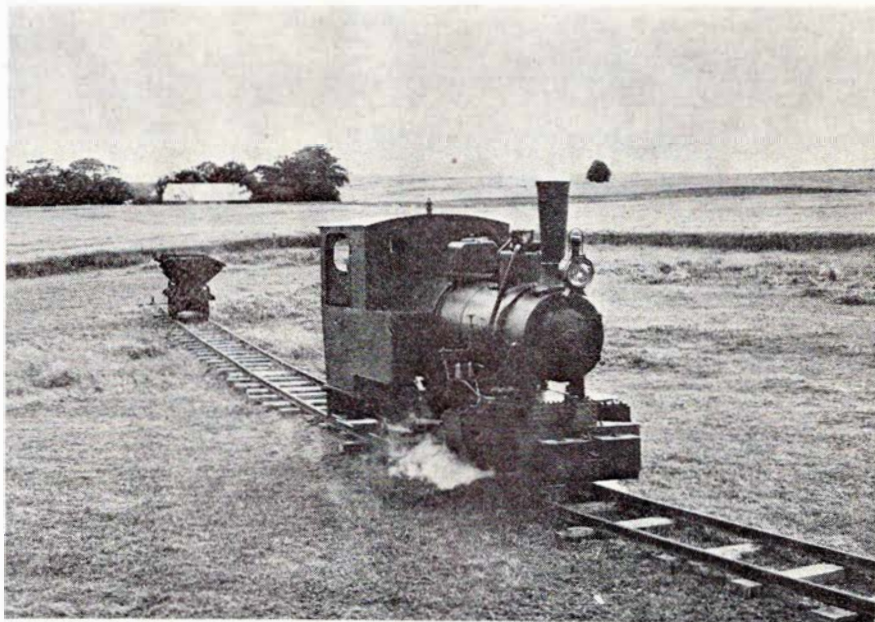
Henschel nr. 17819/1921 under restaurering.

havde prøvet at arbejde med store nitter, forsøgte jeg at få kontakt med gamle smede, der kendte dette arbejde, men det var ikke muligt at finde nogen. Jeg fik imidlertid lov til at låne det nødvendige værktøj på Aarhus Flydedok, og hos Aarhus Maskinfabrik fik jeg nye nitter. Der var således ikke andet at gøre end at gå i gang selv. Efter 2 mislykkede nitter lykkedes det mig at lave en udmærket nitning, og de øvrige 10 gik også godt, så i dette tilfælde var det mere tanken om problemerne end selve arbejdet, der voldte kvaler. De sidste rør kunne nu monteres, og i november lagde vi igen kedlen på undervognen, som da også var færdig. Inden vinteren prøvede jeg at fylde vand på kedlen, og der viste sig et par utætheder ved rør og nitter, dog ikke værre end de kunne vales og stemmes tætte. Herefter tappede jeg vandet af og pakkede maskinen ind for vinteren.

Vinteren 1978 gik med reovering af diverse dele som gangtøj, armatur, rør og puffere. I maj fyldte jeg igen vand på kedlen, efter at have monteret det nødvendige armatur og foretog en trykprøve til 17 at. Denne afslørede endnu et par utætheder, som også blev rettet, og den 17. maj holdt jeg trykprøve med arbejdstilsynet og fik kedlen godkendt.

Efter 25 års henstand uden damp kom der nu igen ild i fyret på nr. 9. I første omgang fyrede jeg kun til 5 at., hvorefter jeg slukkede af igen. Næsten 700 timers arbejde var indtil videre kronet med held.

Resten af året gik med montering af kedelbeklædning, sandkasse, domebeklædning, kulkasser samt førerhus. Alle disse dele var stort set klar til montage, og man kunne pludselig begynde at kende den maskine, man havde set i 1961 inden rusten helt havde ødelagt den. Inden vinteren satte ind, nåede jeg at bygge en lille remise på 3 x 6 m til maskinen for at beskytte den mod vind og vejr. Ligeledes købte jeg hos en produkthandler skinner til 50 m spor og fik fat i gammelt tømmer til sveller.



Lars Andersens Jernbane (LAJ), den sydlige del af strækningen. Nr. 9 på vej nordpå.

Foto: Lars Andersen.

Året 1979 blev så det år, hvori nr. 9 genopstod i fuld driftsduelig stand. I begyndelsen monterede jeg glidere, stempler, kobbelstænger og kobberør. Senere bearbejdede jeg nye bronzesko til krydshovederne, disse havde jeg ved gode venners hjælp fået fremstillet hos en metalstøber, og resten af maskinen kunne nu samles, ligesom hele maskinen kunne males anden gang.

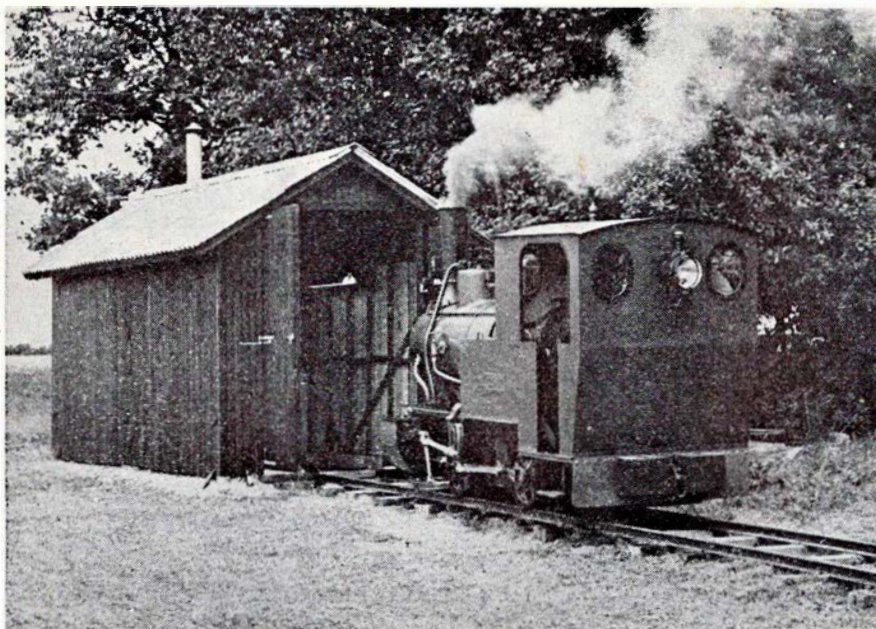
De 28. juni oprandt så den dag, da det skulle forsøges, om maskinen kunne køre. Selve opfyringen tog et par timer, og da nålen viste 3 at. forsøgte jeg at køre ud, men maskinen rørte sig ikke ud af stedet. Først ved 5 at. gled gamle nr. 9 ud af porten til et strålende solskin og nogle af de omkringboende, der havde fulgt arbejdet de sidste 4 år.

I sandhed et meget stort øjeblik, hvor resultatet af 850 timers arbejde nu blev beundret af familie og venner.

Naturligvis var der forskellige småting, der skulle rettes. Højre glider var ikke korrekt indstillet. Højre injektor var utæt ved et gevind og kunne ikke bruges, og vandstandsglasset sprang som følge af, at jeg havde brugt forkert pakmateriale. Heldigvis ikke større fejl, end de kunne rettes ved en beskeden indsats.

Nr. 9 er så iblandt os igen, hvad fremtiden vil byde på af anvendelsesmuligheder er ikke til at sige i øjeblikket, sporvidden 785 mm begrænser jo muligheden en hel del.

Lars Andersen.



Nr. 9 på vej i remise.

Foto: Lars Andersen.

Fakta om lok. Nr. 9

Bygget af: Henschel & Sohn i 1921. Byggenr. 17819.

Leveret til: Entr. Philip Pedersen & Arvid Holm til bygningen af dobbeltsporet mellem København og Hillerød.

Solgt i 1926 til: Entr. N. C. Monberg. Har været anvendt ved bygningen af dæmningen mellem Møn og Bågø samt motorvejen mellem Rødby Havn og Storstrømmen (Fugleflugtslinien).

Solgt i 1945 til: Entr. H. Hoffmann & Sønner til brug i brunkulslejerne ved Ejstrup og Ahler. Anvendt her indtil 1953 og derefter hensat på oplagspladsen i Brabrand.

Overtaget i 1972 af: Lars Andersen, Virring, til restaurering. Denne afsluttedes i 1979 efter 850 timers arbejde. Omkostninger ca. 6—8.000,— kr., hvoraf 2500,— kr. ydedes som støtte fra »Støtteforeningen Danske Dampvenner« i 1977.

Tekniske data:

Sporvidde: 785 mm — Trækkraft: 60 HK — Hedeflade: 22,04 kvm — Risteareal: 0,45 kvm — Kedeltryk: 12 atm. — Cyl.-diam.: 240 mm — Slaglængde: 300 mm — Hjuldiam.: 630 mm — Akselafstand: 1400 mm.

Frichs døde af mangel på rimelig konkurrence

Uanset, om Danmarks største lokomotivbygger gennem tiderne, A/S Frichs i Århus, reddes eller ej, så har Århus Stiftstidende skrevet en nekrolog, hvori det bl.a. hedder:

»Rustrøde skinner fører ind til Frichs i Århus. Engang var den røde farve festligt malet på lyntog, der rullede ud fra den gamle Århus-virksomhed. Navnet Frichs står på meget DSB-materiel og på dieselmotorer, installeret på skibe og på landjorden. Det er svært for mange at forstå, at Frichs nu har begæret sig taget under konkursbehandling. De ansatte mener, at virksomheden har levedygtige produktioner og håber på, at købere vil melde sig. Hvis ikke, vil en gruppe ingeniører selv forsøge en fortsættelse.

Ledende medarbejdere taler om, at der er gjort fejltagelse på fejltagelse. Det er helt utroligt, at et arbejde med opførelse af to kulsiloer til Asnæsværket tog 44.000 arbejdstimer mod budgetteret 11.000. Det gav virksomheden et tab på 5 mio. kroner og tog den sidste vind ud af sejlene. Tabet slog grunden væk under den rekonstruktion, der gennemførtes i august med et betydeligt økonomisk offer fra ejerne, familien Due-Petersen.

Fællestillidsmand Jens Jørgen Siig har formentlig ret, når han siger, at Frichs falder på fortidens synder. I ly af sikre ordrer til DSB har virksomheden levet en i realiteten konkurrencefri tilværelse. Det skabte farlig overadministration.»

HILLERØD AUTOLAGER

LARS LARSEN A/S

PV. Salg og service (03) 26 01 91

LV. Salg og service (03) 28 25 55

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



A/S **LOLLANDBANEN**

- altid til tjeneste

PRIVATBANERNE HILLERØD



GRIBSKOVBANEN

Hillerød-

Frederiksværk-

Hundested Jernbane

TELEFON (03) *26 01 23



Skønhed, De ikke aner
findes langs private baner

Brande - Brunkul - Besættelsen

Ja, der er næsten stof til en hel roman i ovennævnte tre ord, og mange af de tjenestemænd, der under besættelsen forrettede tjeneste i Brande, vil sikkert ikke genkende til det, jeg især kan huske fra mine tre år som remiseformand ved Brande Mdt., fra maj 1944 til maj 1947.

Brande var jo næsten blevet en livsbetingelse for hele Danmark på grund af sine brunkul samt transporten af dem! Navne som Søby, Fasterholt, Ronum og Sandfeldt vil vække minder hos mange, og utallige er de tog, der er kørt fra de nævnte brunkulslejer til Brande, og derpå oprangeret i »Frihavnen« og sendt videre som særtog med store lokomotiver til kraftværker m.m.

Jeg blev forfremmet til remiseformand ved Brande Mdt. og opdagede snart, at der var en del at se til, der var ca. 20 ansatte remisearbejdere og ca. 70 ekstraarbejdere, men et godt kammeratskab, opdagede jeg straks, og der var ofte meget at lave. 2 kulkraner og 2 kulgårde! Et stort problem var der — drejeskiven var 10 cm for kort, og den var kun beregnet til loko D og K, men det klarede man med et par lange kiler, der blev lagt på skinnerne, og som lokomotiverne kørte op på, så gik det! Det drejede sig jo om litra H- og R-maskinerne.

Det første jeg måtte finde mig, var jo et spisested, og det var et dejligt pensionat, jeg fik, der spiste mange jernbanemænd, og kosten var god (efter forholdene, der var jo rationering), men manden tog ud på landet og købte selv en gris, kød manglede der ikke! Og mit logi, ja, det var en briks på mit lille kontor, og det var jo billigt! Det var jo næsten håbløst at skaffe logi til alt det lokomotivpersonale, og mange vil sikkert sende en venlig tanke, når de mindes »Kavalerfløjen« og »Kostalden«. »Kavalerfløjen« var jo en række enkeltværelser oppe på loftet af hovedbygningen, og »Kostalden« en lang barak, byg-

get af jernbanesveller og ligeledes med en række enkeltværelser! Ak ja, det var jo alle nyudnævnte lokomotivførere fra det ganske land, og når der så efter et par år — endelig kom den dag, hvor man kunne rejse hjem for sidste gang, var der glæde, og man holdt så en afskedsfest, som kaldtes: »Lagkagefesten«, og lagkage var det eneste, man ikke fik, og man forstod glæden!

Sabotage hørte jo næsten til dagens orden (eller rettere nattens, og utallige er de skinnelængder, der er udskiftet på de fire banestrækninger omkring Brande. Jeg havde også en »finger med i spillet «og rejste ofte til Silkeborg, og som regel med et brunkulstog, der gik fra Brande kl. ca. 20.00, det var kul, bestemt for el-værket i Århus. En aften var det én af mine gode, og nu afdøde venner, der var lkf. og jeg var oppe på lokomotivet. Da vi var mellem Christianshede og Funder og skulle passere jernbanebroen over banen mellem Funder og Moselund, sagde min gamle ven S. Ø. Hermansen: »Nu skal vi sgu have fart på — for dersom broen er saboteret væk, skulle vi jo gerne »lande« på den anden side«, ja, det kan man vistnok godt kalde for »galgenhumor«, og jeg synes, jeg kan mindes, at hårene rejste sig lidt i nakken, men broen var der — Gud ske lov!

Som følge af sabotage og dermed følgende afsporinger var Brandes hjælpevogn ofte ude, og det hændte, at det blev til »fleredages ture«, således engang var de i Hammerum, det var en militærtransport, der var saboteret og afsporet. Lokomotivmester Stenkvist var hjælpevognsleder, og remisearbejder Møller var »sjakbajs« og stod for udleveringen af værktøj fra hjælpevognen. Det var nogle skrappe fyre, der var kommet med, og Møller havde sit hyr med dem, og jeg har aldrig hørt nogen, der kunne bande som Møller. Det viste sig, at transporten bestod af ungarske soldater i tysk uniform. I én af

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 hæ!l

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

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.

de væltede vogne var der et klaver, det blev rejst op ude på marken, og da hjælpetogets lokomotivfører kunne spille på det, lød de herligste toner i den stille sommeraften, og nogle ungare dansede ungarske danse. Da det begyndte at blive mørkt, drog man ind til Hammerum for at spise og få logi, men de unge ville ikke i seng, så de gik ud »for at male byen rød«, og om morgenen stod Stenkvist og Møller alene, de øvrige var helt borte. Det viste sig, at Tage Tved havde givet en tysk soldat nogle bank, og så var de alle blevet indespærret. Da Stenkvist erfarede det, gik han til den tyske kommandant og gjorde ham begribeligt, at uden hans folk kunne man ikke komme videre, og de blev så løslandt og fik en ordentlig »balle« af Møller! Ja, det var blot én af de mange fortællinger om »hjælpevogsholdet« fra Brande.

Ja, der skete også tragiske ting under besættelsen, som man sikkert vil huske, en ganske ung portør blev en sommermorgen kl. 5 skudt ned på åben gade af en tysk vagtpost, og blot fordi han overhørte det tyske »halt«, han skulle møde tidligt og havde sovet over sig, og ville så skynde sig. Da han ikke standsede — ja, så fik han en maskinpistolsalve og var død på stedet, jeg var en af de første, der kom til stede, og da vi nærmede os den myrdede, blev vi jaget væk, han måtte ikke røres, før Gestapo var kommet fra Kolding. Jeg spurgte en officer, om vi ikke godt måtte dække den døde til, og vi fik så et lagen af bageren, han lå lige udenfor forretningen. Gestapo kom så kl. 14, og liget blev kørt på Brande Sygehus. Da den myrdede var fra Ålborg, blev kisten sendt derop i en pynnet jernbanevogn, og jeg har aldrig set så stort et ligfølge, der fulgte ham fra sygehuset til ladesporet, og alle jernbanemænd i uniform, en enestående protest mod det afskyelige mord. Jeg bør også fortælle, at arbejdet selvfølgelig blev nedlagt i 24 timer, den dag mordet fandt sted, og selvom trafikinspektøren fra Herning kom og holdt møde med os i pakhuset, og fortalte, at tyskerne truede med at tage gidsler, så stod vi alle fast, strejken blev total!

Endelig kom så den 4. maj 1945, en aften man aldrig glemmer, jeg var på vej til postkassen med et brev og havde lige hørt den glædelige nyhed i den engelske radio, på vej dertil kom jeg forbi de tyske jernbanemænds kontor, der var 8—10 stationeret i Brande, de havde

også hørt den engelske radio (på tysk). Jeg kiggede ind til dem, og de var helt sikre på, at nu blev de krigsfanger, men jeg mente bestemt, at de snarest muligt ville blive sendt hjem for at bygge deres ødelagte jernbaner op, og jeg fik ret, for den 7. maj kom et særtog fra Struer og samlede tyske jernbanemænd op, hele vejen, med kurs mod Padborg. De havde jo været stationeret i Danmark, så de kunne overtage det nødvendigeste, dersom danskerne skulle blive al for »umedgørlige« for Værnemagten!

Det ville vel ikke være helt rigtigt, dersom man glemte at fortælle om den »politiløse tid«, da havde vi jo »Vagt-værn«, og i Brande bestod dette af 2 mand, cigarhandler Børsting og togfører Sabroe. De kunne deres »håndværk«, og urostiftere, de blev fulgt til bygrænsen og gennembanket, jo, der var sandelig justits!

Men nu var der endelig fred, og jeg husker tydeligt, at der i spor 9 holdt et lazarettog (der var tomt), det skulle have været til Hald, og det fik nogle af mændene åbnet, og mange »forsynede« sig med sengelinned, som der jo var mangel på — jeg fik også et par stykker! I kartoffelpakhuse havde tyskerne lager af uniformer og tæpper m.m., her stod frihedskæmperne vagt, men man kunne godt få lov til at kigge indenfor, og mange forsynede sig med overtrækstøj og tæpper! Og ingen havde samvittighedsnag.

Nu skulle der rigtig gang i produktionen af brunkul, og det ene tog efter det andet rullede fra Brande. Det værste var, at stenkullene næsten var brændt, og man måtte til at fyre i lokomotiverne med halvt brunkul og halvt stenkul, så det kneb jo med at »holde dampen oppe«, men det blev værre endnu; man måtte en overgang helt nøjes med brunkul, og havde derfor 2 fyrbødere på de store lokomotiver, men alt får jo en ende, og det gjorde besværet med lokomotivbrændsel også, men transporten af brunkul fortsatte endnu i mange år, de blev anvendt på vore kraftværker.

Men min tid i Brande fik jo også en ende, og den 1. maj 1947 blev jeg så, efter ansøgning, forflyttet hjem til Esbjerg igen efter tre begivenhedsrige år, og mine mange oplevelser kunne nemt fylde en hel bog! Hej, Brande!!!

Hartvig Vaarmark
pens. remiseformand

Tilbud til læserne

For sidste gang vil vi give vore læsere mulighed for at supplere deres samlinger af forskellige tidsskrifter, ligesom vi vil give mulighed for at erhverve platter, der nu er totalt udsolgte, så vore læsere kan få udfyldt deres »huller« i samlingerne.

Vi kan tilbyde følgende effekter:

1. DSBs »VINGEHJULET« ukomplet fra årene 1961—1969 samt enkelte numre fra 1970erne. Pris pr. stk. kr. 2,00. Hele restbeholdningen, ialt ca. 175 blade, sælges samlet for kr. 250,00.
2. »Støtteforeningen Danske Dampvener«s første smukke jernbanepletter. Enkelte findes nu tilbage og sælges for højeste bud.
3. JERNBANE-BLADET, komplet fra 1960—79, to samlinger er til rådighed. Pris pr. årgang kr. 40,00. Enkelte ældre eksemplarer findes også, og disse sælges for kr. 2,00 pr. blad.
4. »Rail International«, 7 blade fra 1975—76, engelsksproget. Pris samlet kr. 20,00.
5. »Eisenbahn-Praxis«, 30 blade fra 1969—70, tysksproget, østtysk jernbaneblad med artikler om østtyske og østeuropæiske jernbaner. Pris samlet kr. 80,00.
6. »Railway Gazette«, 9 blade fra 1972—74, engelsksproget blad med information om jernbaner i hele verden. Pris samlet kr. 25,00.
7. »SBB-Nachrichten«, 20 blade fra 1950—51, tysksproget, schweizisk jernbaneblad, udgivet af Schweißske Forbundsbaner. Mange fotos og populære artikler. Pris samlet kr. 60,00.
8. DJK-bøgerne om HHGB, GDS, HH og HVJ. Sælges til følgende priser: HHGB (DJK nr. 39) kr. 50,00. GDS (nr. 27) kr. 48,00. Hjerring—Hørby (nr. 23) kr. 50,00 og HVJ (nr. 21) kr. 48,00.
9. »Nordens Järnvägar 1973«, udgivet af Frank Stenvalls Forlag, Malmö. Fotobog med masser af billeder fra alle Nordens lande, indbundet, kr. 50,00.

Interesserede i ovennævnte tilbud bedes skrive til redaktionen.

Juridiske konsulenter

Sagførerkontoret i Ryomgård

ADVOKAT ERIK DYNESEN

Tlf. (06) 39 44 00



Hamburg Maschen Rangerbanegård, set sådan lidt fra oven.

Den største automatiserede rangerbanegård i Europa

De tyske jernbaner har erkendt, at det ved godstransport ikke længere er tilstrækkeligt at øge togenes hastighed. Derfor er der indsat Siemens minidatamater på Europas største rangerbanegård i Maschen udenfor Hamborg. Der ved spares der indtil 15 timer ved sammensætningen af en togstamme.

Siemens minidatamater skal styre ca. 1000 sporskifter og mere end 1000 signaler, som er fordelt på 300 km bane-strækning. Når anlægget er fuldt udbygget, vil der dagligt rulle mere end 10.000 godsvogne ned ad det kunstigt anlagte »bjerg«, hvorfra de — via automatisk styrede skiftespor — ledes ind på et af de 112 strækningsspor.

Før godsvognene ankommer til Maschen, meddeles vognnumre, destination

og ladning til et særligt system bestående af to minidatamater. Disse oplysninger danner grundlag for fordelingen af godsvognene på de 112 strækningsspor.

Afgangen fra banegården styres af otte minidatamater. Ved hjælp af skinnekontakter, lyskontrolrelæer, radaranlæg og vægtregistreringsanlæg informeres minidatamaterne løbende om godsvognenes position, hastighed, køreegenskaber og vægt og kan således styre dem, indtil de har nået forløberen, som står parat på det pågældende strækningsspor.

Med storbanegården i Maschen er de tyske jernbaner kommet et stort skridt nærmere deres mål — at transportere alle godsvogne fra afsender til modtager indenfor 36 timer.

HER GØR VI HOLDT

Lad os tage besværet ved Deres fester

LØGTEN KRO

Grenåvej . Løgten . tlf. (06) 99 31 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

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

Aarhus og omegn

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

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

LANDET RUNDT

DSBs JERNBANEMUSEUM har i samarbejde med Dansk Jernbane-Klub kørt damptog mellem Odense og Fruens Bøge i september og oktober. Trækkraft var DSB D 826, der tilhører DJK, samt vognene LJ Ca 16, DSB Cxm og Cu. Tidligere år har denne kørsel været varetaget af Lokomotivklubben (KLK) med F 694.

DANMARKS JENS'ER skal til at køre mere i tog. Det er bestemt, at vore tapre unge krigere skal spare på energien (nej, ikke den energi!) og køre mere i tog i stedet for med motorkøretøjer på vejene. Det gælder alle tre værn, der fra ministeriet har fået påbud om nedskæringer i brændstofforbruget. Samtidig har man påbudt skydeøvelser m.v. lagt i nærheden af jernbanen, så mest mulig transport kan foregå ad denne vej.

ENGESVANG station er ubetjent. Men nu har Ikast Kommune vedtaget, at man vil overtage drift og vedligeholdelse af stationen. Fremover vil ventesalen blive holdt åben på alle ugens hverdage fra kl. 6 til kl. 18. Efter sidste vinters uregelmæssige drift udtrykte passagererne fra Engesvang meget bestemt ønske om, at ventesalen blev genåbnet, så man ikke fremover blev nødt til at tage til takke med et koldt venteskur. DSB nægtede at genåbne ventesalen, idet den flere gange var blevet raseret af hærværk. Fra kommunal side tog man i kraftige vendinger afstand fra DSBs indstilling. Efter den nu opnåede aftale med DSB har kommunen dog ladet forstå, at hærværk på ventesalen vil medføre øjeblikkelig lukning.

(OLJ)

DSB CLE 82-25 676, kombineret passager- og rejsegodsvogn, er overdraget DSBs jernbanemuseum.

(Togfløjten)

DSBs damplokomotiver S 740 og Q 350 er solgt til den engelske veteranjernbane »Nene Valley Railway«. I forvejen råder denne klub over F 656 samt nogle DSB passagervogne, bl.a. en CLSstyre-vogn. Efter sigende kører man — eller agter at køre — styrevognstog fra denne CLS med damplokomotiv som skydelokomotiv! Rygter om, at »Nene Valley Railway« skulle spekulere på at anskaffe en MO-vogn, har ikke kunnet bekræftes.

RBU CHRISTIANSHAVN er navnet på et nyt rejsebureau, som DSB har indrettet i Udenrigsministeriet. Formålet er bl.a. at være mere konkurrencedygtig i forbindelse med det stigende forbrug af rejser fra statens administration til udlandet, bl.a. i forbindelse med EF.

HEDEHUSENE svarer rent trafikalt til sit navn. Det er husene, der rent jernbanemæssigt ligger på heden! Så godt som ingen tog standser i Hedehusene, og det vil beboerne nu have lavet om. De har gennem Høje Tåstrup Kommune anmodet om flere togforbindelser om dagen, men hertil har DSB af kapacitetsmæssige grunde sagt nej. Først når 3. og 4. spor er etableret engang ud i fremtiden, kan der være tale om at betjene Hedehusene bedre end i dag. Beboerne sammenligner sig med de i fx. Nivå, Humlebæk og Kokkedal, der har glimrende togforbindelser. Men — som sagt — DSB siger nej til flere standsninger mellem København og Roskilde end de to, der nu finder sted i Tåstrup og Valby.

SAMSØ KOMMUNE er meget utilfreds med den færgebetjening, DSB yder øen. Man havde påregnet betydelig bedre forbindelser, efter at DSB slap af med sejladsen til Århus fra Kolby Kås, men der er øjensynlig ingen bedring indtrådt, mener man på Samsø. Før at nå frem og tilbage fra Sjælland til Samsø på samme dag, må man tre dage om ugen møde i Kalundborg kl. 06.10 om morgenen, og det kan man ikke byde folk, siges der. Og så kan det slet ikke lade sig gøre at komme med toget til Kalundborg så tidligt.

DSB argumenterer med, at det er for dyrt at yde bedre betjening, for så skal færgepersonalet overnatte på Samsø, og det koster uforholdsmæssigt meget i ekstra lønninger.

BRØNDERSLEV stations lokomotivmodel, tilhørende Jernbanemuseet, forestillede en E-maskine. Desværre var modellen flere gange udsat for hærværk, hvorfor det har været nødvendigt at fjerne den. Stationen har frabedt sig at have en model stående, idet man ikke tør tage ansvaret for dens sikkerhed.

(OLJ)

EXPOTRAIN er et nyt navn, som arkitekt Kai Jean Larsen og direktør Ole Bjørn Jacobsen har fundet på. De synes nemlig, at jernbanevogne til brug ved udstillinger og kurser er en god idé. Derfor har de sammen startet firmaet

»Expotrain ApS«, der foreløbig ejer to tidligere DSB passagervogne, litra CL. I den ene er indmaden helt fjernet, og i stedet er der lavet et udstillingslokale på 42 kvm og en række mindre på hver 12 kvm. Alt er naturligvis malet i lyse og venlige farver, der er afstemt efter hinanden. De to ejere mener, at vognen er særdeles velegnet til udstillinger og kursusvirksomhed. Projektet har foreløbig stået Expotrain i 250.000 kr., hvilket omfatter ombygning af den ene vogn. Det koster 1.350 kr. om dagen at leje vogne samt kr. 11,— pr. km kørsel. Men det er stadig betydeligt billigere end at leje fx. en udstillingsbus.

(OLJ)

PRIVATBANENYT

LOLLANDBANEN har efter endt hovedrevision m.m. sat LJ M 12 (Jung 1957) i drift igen. Rangerlokomotivet er blevet malet i banens smukke design orange med lyse vandrette streger samt ejendomsmærket »Lollandsbanen« skrevet fuldt ud.

HHJ har på et byrådsmøde i Odder den 8. oktober fået godkendt lokalplanen for værkstedsområdet ved Lundevej — trods protester.

Værkstedet kommer til at omfatte et kælderplan på 800 kvm, stueplan med værksteds- og remisefaciliteter på 3.000 kvm samt i første sals plan kontorer og personalefaciliteter på 488 kvm.

Byggeriet påregnes startet i april 1980.

(OLJ)

VESTBANEN vil ikke gå vinteren i møde, uden at man er godt rustet. Derfor fremstilles en ny snenæse til at hænge på en fra DSB indkøbt Elo-godsvogn. Den ny sneplov bliver større og kraftigere end den gamle, og samtidig bliver den hydraulisk ophængt, så den kan hæves ved baglæns kørsel. Derved undgår man det problem, der var sidste år, nemlig at man trækker sneen ned i sporet igen.

(Poul Andersen)

★

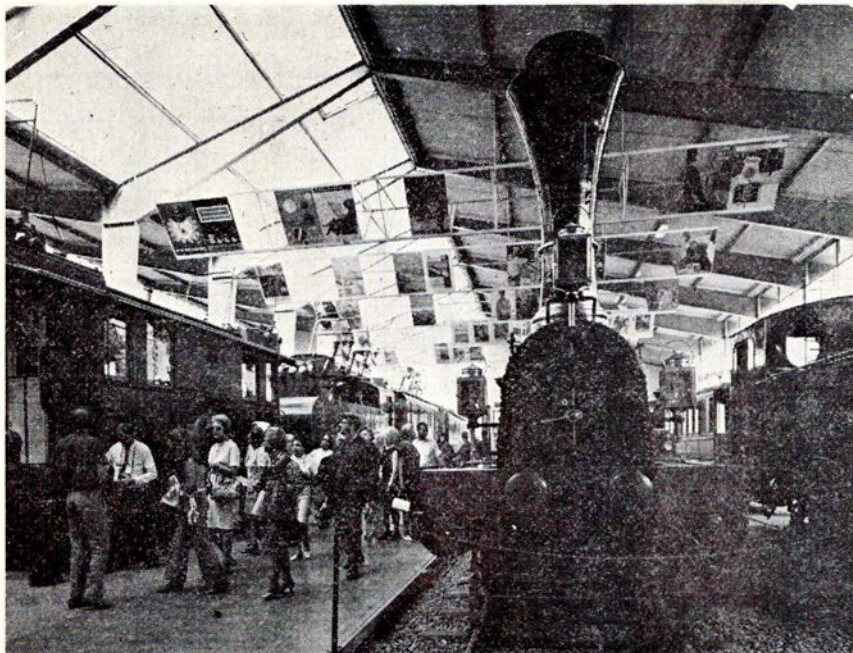
Leifs bedstemor havde fået håret klippet kort.

— Men bedstemor, nu ligner du slet ikke en gammel kone længere.

Bedstemor blev smigret og spurgte:

— Hvad ligner jeg da?

— En gammel mand!



Trafikmuseet i Luzern har en imponerende samling rullende jernbanemateriel, og alle tidsaldre er repræsenteret. Foto fra en af udstillingshallerne, hvor man forrest ser et af de ældste damplokomotiver. Foto: Schweizisk Turistbureau.

Kør i tog – og hjælp et jernbanemuseum

Jernbane-entusiaster har noget at glæde sig til. I Schweiz er man i fuld gang med at skabe økonomisk basis for opførelsen af endnu en lokomotivhal i Schweiz's trafikmuseum i Luzern, der skal huse 17 historiske lokomotiver.

Det nye hvilested for disse veteraner kommer til at hedde »Gotthardbanen« og skal åbnes i forbindelse med Gotthardbanens 100 års jubilæum i 1982. Ved hjælp af en storstilet indsamlingsaktion håber man at få rejst to millioner schweizerfrancs (mere end seks mill. kr.). Halvdelen af pengene er allerede

hjemme, takket være en landsomfattende mobilisering af alle, der blot har den mindste veneration for tog.

Også danskere på ferie i Schweiz kan deltage i indsamlingen, der foregår på utraditionel vis: På alle jernbanestationer i landet sælges inden årets udgang, formædlest 50 schweizerfrancs, et »Lokikort«, der giver adgang til gratis togrejse til Luzern og retur, et besøg på trafikmuseet i byen plus fri transport med de stedlige offentlige transportmidler for én dag. Oven i alt dette fås en plakat, hvor de 17 klenodier er at beskue, og man deltager i et lotteri, hvor præmierne naturligvis har forbindelse med livet på skinnerne.

Silkeborg

Alt indenfor moderne hårpleje får De hos

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

På gensyn! LEA KAA MIKKELSEN

DORTHE'S KOLONIAL
v/ Dorthe Gammelgaard

Jernbanevej 35 – Silkeborg

Alt i kolonial – konserves – vine – spirituosas samt tobaksvarer
Prøv vor ekstrafine kaffe

Telefon 82 14 55

Kør ind tfl

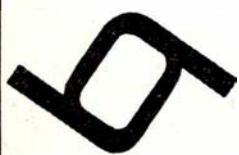
UNO-X SERVICE

Kragelund . Silkeborg . (06) 86 73 12

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

Med venlig hilsen OVE HAARUP

SCHWEIZ. Et af verdens største og mest interessante jernbanemuseer ligger i Luzern. Her har man i 1979 udstillet »Krokodiller«, en speciel type elektrisk godstogslokomotiv, som i flere modifikationer har været i drift i flere lande i og omkring Alperne. I Luzern har i 1979 været udstillet »Krokodiller« fra fem forskellige lande, bl.a. Schweiz, Østrig og Vesttyskland.



bent gerts aps
ALMEX København

B & T

Århus

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

Vore funktionærer handler i

ÅRHUS BOGHANDEL

Ryesgade 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«

Ryesgade 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. Baggensesvej 5 . Århus

Telefon 16 44 57

Alt i chokolade - konfektur - 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

Marstrandborg 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!

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

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

Alt i kemisk rens -

skånsomt - fagmæssigt

BENDSENS EFTF.

v/ L. CHRISTENSEN

Nørre Allé 64 . Århus

Telefon 13 58 51

FRA KLUBBERNE

DAMPROMLEKLUBBEN er i gang med at restaurere en damptromle, bygget af den danske fabrik »Vølund« i 1932. Tromlen, model »Junior«, påregnes at kunne præsenteres for offentligheden i løbet af foråret 1980. En anden Vølund-tromle, model »Senior«, kan besigtiges på veteranmuseet på Egeskov på Fyn. Her er forøvrigt DSBs damplokomotiv F 657 placeret udenfor.

STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER har udsendt et nydeligt postkort med en stregtegnning af DSB K 501, et motiv, der er hentet fra en af foreningens smukke platter. Postkortet kan erhverves for kr. 1,00 pr. stk. (mindste salg 10 stk.) plus porto. Støtteforeningens adresse er fortsat Esumvej 47, 3000 Helsingør, og telefonnummeret (03) 21 81 46.

MHVJ arbejder stærkt for at skaffe husly til det rullende materiel. Man skal efter endt dræning og kloakering af remisegrunden i Mariager i gang med at lægge spor, og hertil har man fået tilladelse til at bruge af kommunens sporlager, mens man selv skal skaffe svelterne.

KLK er også aktiv m.h.t. vognhalsbygning, idet man i Lunderskov har opført en vognhal, som både skal rumme lokomotiver og vogne. Arbejdet er udført af såvel fremmed arbejdskraft som af klubbens egne medlemmer. I det hele taget er det en imponerende bedrift, den lille klub her har udført. Andre og større klubber, som også har stort behov for lokaliteter til at huse rullende materiel, har endnu ikke så meget som evnet at tage et spadestik!

HELSINGØR JERNBANEKLUBS Turborgvogn, bygget af fabrikken Atlas i 1885, har ved nøjere granskning vist sig at være en Carlsbergvogn. Da HgJK i 1969 købte vognen af FFJ, var den brunmalet og anvendtes til stykgods,

Sjælland

A/S Holbæk Eksprestrykkeri

Lundemarksvej 18 . Holbæk

Offset – Bogtryk

TRIER PEDERSEN A/S

– stedet for alt elektrisk –

Blegstræde 2 . 4300 Holbæk

Telefon (03) 43 01 99

El-installationer af alle arter

hvorfor det var umuligt at se, hvilket bryggeri, der havde ejet den, fra den i 1896 kom til Danmark, og til den i 1946 solgtes til FFJ. Men nu har klubben altså med sikkerhed kunnet konstatere, at den tidligere ejer var Carlsberg. Og så skal vognen efter den restaurering, der nu er i gang, naturligvis også fremstå som en Carlsbergvogn.

MØDESTED

Mandag den 14. januar kl. 19.30

DJK, MIDTJYSK AFD. afholder medlemsmøde. Mødested: Herning Centralbibliotek, Herning.

Fredag den 18. januar kl. 19.30

DJK, MIDTJYSK AFD. afholder medlemsmøde. Mødested: Aarhus Oliefabriks mødelokale, H. N. Clausensgade 11, Århus.

Mandag den 18. februar kl. 19.30

DJK, MIDTJYSK AFD. afholder medlemsmøde. Mødested: Herning Centralbibliotek, Herning.

Horsens



Kør ind til

GULF SPAR TANK

Sonderbrogade 54 . Horsens

Tlf. (05) 62 20 30

Benzin – Olie

Døgnåben – spar penge – tank selv

Husk vor velassorterede kiosk

Vær god ved Deres fætter – 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

FRIS OPTIK

Hospitalsgade 19 . Horsens

tlf. (05) 61 50 33

Stor specialafdeling med alt i børnebriller

Fredag den 22. februar kl. 19.30

DJK, MIDTJYSK AFD. afholder medlemsmøde. Mødested: Kulturhuset, Stejnsgade 2, Randers.

Mandag den 17. marts kl. 19.30

DJK, MIDTJYSK AFD. afholder medlemsmøde. Mødested: Herning Centralbibliotek, Herning.



Strynøvej 1 . Funder . Silkeborg . Tlf. (06) 81 48 60

Autoreparationer – Køb og salg af biler

Forhandling af

Variant trailere og påhængsvogne

SL. FARVER – TAPET

v/ N. Evaldsen

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

Specialisten i farver – væg og gulv

Stort udvalg i kurvevarer

Aarhus og omegn

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

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

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

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 ERBØE

har startet praksis i klinikfællesskab
med tandlægerne Inge og Knud Rex

Vibycentret 20 A . Viby . Tlf. 14 63 11

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

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

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 røgvarer

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

N-maskinerne, ét litra, men ti forskellige lokomotiver

JERNBANE-BLADET nr. 9/1979 bragte en efterlysning, idet vor læser, Ole Hansen i Odense, gerne ville vide, hvilke forskelle der var på de ti N-maskiner, som DSB havde efter Anden Verdenskrig.

Vi har heldigvis fra flere af vore læsere fået megen hjælp, og nedenstående oplysninger kan forhåbentlig afhjælpe den uvished, som Ole Hansen og sikkert også andre læsere har haft angående dette emne.

Fabriksinspektør J. Guldbæk Christensen i Esbjerg oplyser bl.a. følgende:

Fra mit arkiv har jeg hentet nogle billeder af N 201 og N 207, som jeg har set jævnligt, mens de kørte på de sydlige strækninger for 10—15 år siden.

De havde begge røgskærme og 3 opbygninger ovenpå kedlen, nemlig en dom i midten og en sandkasse foran, henholdsvis bag ved denne, samt 2 vinduer i siden af førerhuset.

I »Danmarks Jernbaner i 125 år« er på side 125 vist N 204 uden røgskærme og med kun 1 vindue i førerhussiden.

I »Signalposten« nr. 4, 10. årg. 1974 s. 175 ses N 206 med 4 opbygninger, 2 vinduer og røgskærme.

Hr. Tage Aunskjær, Esbjerg, skriver følgende:

Angående spørgsmålene om N-maskinen kan oplyses følgende:

- N 201 — 3 dome — 2 vinduer i
 hver førerhusside
- N 202 — 3 dome — 2 vinduer i
 hver førerhusside
- N 203 — 3 dome — 1 vindue i
 hver førerhusside
- N 204 — 3 dome — 1 vindue i
 hver førerhusside
- N 205 — 4 dome — 1 vindue i
 hver førerhusside
- N 206 — 4 dome — 2 vinduer i
 hver førerhusside
- N 207 — 3 dome — 2 vinduer i
 hver førerhusside

- N 208 — 3 dome — 2 vinduer i
 hver førerhusside
- N 209 — ? ? ?
- N 210 — 3 dome — 2 vinduer i
 hver førerhusside
- Alle havde røgskærme.

Hr. Jens Gadmar, Holstebro, oplyser følgende:

Angående læserbrev med spørgsmål om N 201—210 kan jeg oplyse følgende tekniske variationer: N 201: Egerhjul i forreste løbehjulsæt, 3 dome og 2 sidevinduer i førerhus. N 202: Pladehjul i forreste løbehjulsæt, 3 dome og 2 sidevinduer. N 203: Egerhjul i forreste løbehjulsæt, 3 dome og 1 sidevindue. N 204: Pladehjul, 3 dome og 1 vindue, N 205: Egerhjul, 4 dome og 1 sidevindue. N 206: Egerhjul, 4 dome og 2 sidevinduer. N 207: Egerhjul, 3 dome og 2 sidevinduer. N 208: Egerhjul, 3 dome og 2 sidevinduer. N 209: Egerhjul, 3 dome og 1 sidevindue. N 210: Pladehjul, 3 dome og 2 sidevinduer samt 3 frontlanterner (til brug i Tyskland). Alle maskiner blev forsynet med røgplader, men kun nr. 205—210 blev afleveret til drift med pladerne påmonteret. Nr. 201—204 blev så senere lejlighedsvis forsynet hermed.

Mine oplysninger gælder lokomotivernes sidste driftsklare skikkelse, for i årenes løb skete der en del ombygninger af kedler, hjulsæt og fast tilbehør, og flere af maskinerne optrådte for kortere eller længere tid med 3 frontlanterner. Endvidere må oplysningerne om N 209 tages med et vist forbehold, for her har jeg kun mine erindringer at støtte mig til.

(Ovenstående oplysninger om pladehjul/egerhjul gælder for alle maskineres forreste løbehjulsæt. Red.).

JERNBANE-BLADETS redaktion kan retteligt oplyse, at N 209 havde 4 opbygninger på kedel, 2 vinduer i førerhuset samt egerhjul i løbehjul.

Kjellerup

Til hverdag og fest

»BARSØE SKO«

Vestergade . Kjellerup . tlf. 88 22 95

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

På gensyn! LIS og JØRGEN BARSØE

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

Hørning

Hvor maden er i topklasse

SPISERESTAURANT

PINDS MØLLE

Hørning . tlf. (06) 92 24 70

Prøv vort ta' selv kaffebord hver søndag – ring og bestil bord – kør ikke forgæves

På gensyn!

SPISERESTAURANT PINDS MØLLE

HØRNING MATERIALHANDEL

Århusvej 1 . Tlf. 92 23 20

Alt indenfor toiletartikler,
vinfremstilling m.m.

En forretning med musik i



PLADEHUSET
FREDERIKSGADE 33, ÅRHUS C.

TELEFON 13 73 75

LAUGES HERREMAGASIN

Specialforretning for arbejdstøj

Banegårdsplads 18 . Århus

Tlf. 12 94 96

Viborg

SALON »HAIR« DERES BIOSTETIKER

Mathiasgade 60 . Viborg . Tlf. 62 12 27

Stedet for moderne hårpleje

På gensyn
GURLI SØRENSEN

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

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

Ravnstrup

Kør ind til

SHELL SERVICE STATION

Holstebrovej 141 . Ravnstrup

Tlf. (06) 64 71 42

Benzin – Olie – Quick service

Husk vor velassorterede kiosk

Ronde

Vær smart og velklædt

– gå i

NY MODE

Hovedgaden 47 . Ronde

Telefon (06) 37 17 86

Køb kød hos den rigtige slagter

Slagtermester Kaj Skaarup

Hovedgaden 35 . Ronde

Telefon 37 11 47

Alt i kød – flæsk – hj.lavet pålæg

Mørt og velhængt oksekød

Køb det bedste – det gør vi

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

DØDSFALD

- Barb K. F. Klærke,
fh Vj, 90.
- Opt R. C. Rasmussen,
fh Hk, 89.
- Pt V. Friendø,
fh Dianalund, 82.
- Pt J. Kirk Jensen,
fh Hundested, 82.
- Tfktl W. Christensen,
fh Nf, 82.
- Stfst P. Højbjerg,
fh Fd, 81.
- Barb H. P. Lund,
fh Vm, 80.
- Tfktl E. Engkilde,
fh Hr, 77.
- Jarb C. E. Sørensen,
fh Vg, 70.
- Aing A. H. Andersen,
cvkst Kh, 64.
- Bmst S. Thomsen,
Taulov, 64.
- Lkf A. Pedersen,
LJ Maribo, 60.
- Oass Aage Johansen,
Kki (fmd i D.J.I.F.), 54.

BOGHJØRNET

WALKING OLD RAILWAYS.

144 sider, ill. David & Charles,
Brunel House, Newton Abbot, Devon.
£ 4.50.

Som vi kender det fra mange artikler i JB: en tur langs nedlagte baner. Dog med én forskel: Her er der lagt mere an på de romantiske betragtninger og mindre på de hårde lokale forhold. Men en spændende bog er det trods alt, vel mest egnet for den, der på en ferietur i England selv ønsker at se på sagerne.

Billedmaterialet er lidt knapt, men der er mange spændende ting, lige fra en forlængst nedlagt landstation med signal og alt intakt, til den store banegård, der er omdannet til parkeringshus.

WINTERDIENST AUF BAHNANLAGEN.

200 sider, ill. Transpress,
Französischer Str 13/14,
DDR-108 Berlin. DM 8,80.

Et spændende emne, men behandlet på en helt anden måde end den, jeg kunne tænke mig. Det er nemlig en alvorlig bog med direkte adresse til de jernbaneteknikere, der år efter år må kæmpe med de problemer, frost og sne skaber for jernbanedriften. En strengt saglig bog, hvis indre værdi jeg ikke tør bedømme — men den virker tillidsvækkende.

DAMPF ZWISCHEN WESER UND EMS.

176 sider, ill. Motorbuch Verlag,
Postfach 1370, D-7 Stuttgart 1.
DM 36,00.

En dejlig bog fyldt med billeder fra de gode gamle dage, da der virkelig var jernbaner til. Der er stationer, tog, lokomotiver og alt, hvad der hører til, og dertil jernbanehistorie for enhver smag.

Bogen vil også være en god vejleder for den, der vil holde nogle dages ferie i det nogenlunde nordlige Tyskland og gå lidt på jagt efter fortidens og nutidens jernbaner. God jagt !!!

jas

Væk er . . .

På stationsmestrenes og jernbaneekspe-
ditorernes generalforsamling blev føl-
gende lille digt (hjertesuk) fremsagt. Vi
har klippet det fra DJS blad »Jernbane
Tidende«, og vi synes, det på mange
måder symboliserer den indstilling, man
i dag møder hos mange ældre og mid-
aldrende jernbanefolk af »de gode år-
gange«, jfr. dette blads leder i oktober-
nummeret. Og man skal såmænd ikke
have været så mange år ved jernbanen
for at kunne følge digteren i hans tan-
kegang.

*Væk er mange landstationer
væk er skulderdistinktioner
væk er vingehjul med krone
væk er loko-fløjtens tone
væk er kul og lugt af dampen
væk er koens brøl på rampen
væk trafik på skiftedag
væk det grønne afgangslag
væk er grisene der øjfed'
væk maskinerne, som tøffed'
væk skal militære snit
væk skal baner, som går skiidt
væk man vil ha' første klasse
væk med alt, som ej gi'r kasse
væk er telegrafens tikken
væk er kort sagt romantikken,
som var prikken over i'et
væk går vi, som kunne li'et.*

»VERDENS MORSOMSTE MUSEUM« Schweizisk Trafikmuseum fylder 20 år

I år er det 20 år siden, *Verkehrshaus der Schweiz* — »Schweiziske Trafikmu-
seum« — i Lucern blev åbnet. I tidens
løb har det fået adskillige smigrende
tilnavne, såsom »Verdens morsomste
museum«, »Verdens mest spændende
museum« og lignende. Nok så konkret
kan man fastslå, at det med rundt reg-
net 630.000 besøgende i 1978 stadig står
som det mest besøgte museum i Schweiz
og Europas største museum i sin art.

Det er ikke så underligt, for schwei-
zerne har virkelig gjort noget ud af den
verdensattraktion. Det ligger pragt-
fuldt — ved Vierwaldstattersøen med
udsigt til de to alpekæmper Pilatus og
Rigi. Det omfatter 12 hypermoderne
indrettede haller, et af verdens største
og mest moderne planetarier, en kæmpe-
mæssig audiovisuel fremstilling af rum-
fartens historie og et væld af udstillin-
ger, hvortil med jævne mellemrum kom-
mer særudstillinger og særarrangementer.

Det er et yderst levende museum. Her
kan man besøge et moderne lufthavns-
kontrolltårn i fuld størrelse, og se, hvor-
dan det fungerer. Man kan prøve selv
at styre et fly, opleve, hvordan det er
at føre et moderne lokomotiv gennem
det skønne Alpeland, studere en fanta-
stisk model af Gotthard-tunnelens nord-
rampe, se gamle og nye lokomotiver,
automobiler, fly, og se, hvordan et mo-
derne postvæsen, Radio Schweiz eller
den Schweiziske Hærs meldevæsen fun-
gerer. I udstillingen »Panorama
Schweiz« kan man ved at beskue ni
kæmpelærreder faktisk foretage en rej-
se gennem hele Schweiz. I »Meteorama«
kan man til enhver tid se, hvordan
vejret i øjeblikket er 35 forskellige ste-
der i Schweiz; vejrbetretningerne a'jour-
føres hver tredie time.

Fra 1. juli udvidedes museet med et
»Hans Erni-Haus«, som rummer et rigt
udvalg af denne kunstners værker.

Om noget museum »er en rejse værd«,
så er det Trafikmuseet i Luzern — men
man gør klogt i at afsætte mere end én
dag til besøg i det, for der er så utroligt
mange spændende seværdigheder og at-
traktioner, at man er længe om at
blive »mæt«.

Gør dig ingen bekymringer med at
undgå fristelser. Når du bliver ældre,
undgår de dig.

★

NYT fra udenlandske baner

POLEN. Kul i pipeline, altså rørledning, er et emne, der tegner til at blive en konkurrent til jernbanen. Et nyt projekt har set dagens lys i Polen. Det går ud på at bygge en rørforbindelse mellem den polske by Kattowitz og de italienske by Triest, evt. med forgrening til den østrigske by Linz (Vöest). Ledningen skal transportere polske kul, og i projektet tales der om en ibrugtagelse omkring 1980. Rørledningen vil efter sigende betyde en prisnedgang for forbrugerne af kullene.

VESTTYSKLAND. Hvis Tyske Forbundsbaners ledelse får lov til at handle, som den finder det rigtigt, set fra et forretningsmæssigt synspunkt, så påregner man allerede i 1985 at kunne møde op med et regnskabsmæssigt resultat, der fremviser balance mellem udgifter og indtægter. Hidtil har Deutsche Bundesbahn været det statslige bane-selskab i Europa, der havde et af de største underskud, bl.a. som følge af stigende lønningsudgifter. DB har måttet holde igen m.h.t. personalenedskæringer af hensyn til de mange krigsinvalider, der var beskæftiget med jobs, der relativt nemt kunne klares af maskiner. Nu er størstedelen af disse mennesker i pensionsalderen, hvorfor rationaliseringerne for alvor kan begynde.

POLEN. PKP har Europas (Sovjetunionen undtaget) største godstrafik. Årligt udgør den transporterede godsmængde lige så meget som Øst- og Vesttysklands tilsammen.

TYRKIET. I 1973 indviedes den store monumentale bro over Bosphorusstrædet mellem Europa og Asien i Istanbul. Men allerede nu har den vist sig at være for lille, idet trafikken over den har overgået alle forventninger. Allerede i begyndelsen af 1977 havde 50 mio. køretøjer passeret broen, et tal man havde kalkuleret med at opnå i slutningen af 1990'erne. Derfor påbegyndte man allerede i 1978 opførelsen af en ny kombineret vej- og jernbanebro over Bosphorus. Det bliver den første jernbanebro over strædet, idet den første bro kun var en ren vejbro. Den nye bro opføres nær det sted, hvor Bosphorus udmunder i Marmarahavet.

JAPAN. »Orientekspresen«, alle tiders berømte tog, vil atter komme til ære og

værdighed, efter at kørslen officielt sluttede i foråret 1977. Otte vogne fra toget er nemlig købt af japanerne, der har opstillet dem i nærheden af den japanske sø Biwa-Ko, et par hundrede kilometer vest for Tokio. Vognene skal anvendes som hotel, og hver vogn har 11 kupeer med plads til tilsammen 26 gæster. En overnatning siges at koste omkring kr. 126,00. Så skulle man komme den vej forbi, så er der altså hotel-faciliteter på stedet.

PARAGUAY. Landet er ikke længere et land, hvor man udelukkende anvender dampdrift. Fra Argentina har man overtaget to normalsporede ældre dieselelektriske lokomotiver, der har kørt på »General Urquiza Jernbanen«, som danner forbindelse til grænsen mellem de to lande.

(OLJ)

ITALIEN. Arbejdsløsheden er større i Italien end i Danmark, viser følgende lille beretning dernede fra. En opslået annonce om ti ledige stationsmesterstillinger gav ikke mindre end 35.000 ansøgninger, og det til trods for at lønnen kun er ca. 1.500 kroner om måneden.

FRANKRIG. SNCF har kørt forsøgs-kørsler mellem Paris og Strassbourg med et nyt togsæt, der skal indsættes på strækningen Paris—Lyon fra 1981. Under forsøgskørslerne opnåedes en maksimalhastighed på 260 km/t.

JAPAN. Landet er kendt for sine høje hastigheder. Nu har man med et forsøgstog, der svæver 12 centimeter over sporet, men holdes på plads ved hjælp af magnetisme, opnået en maksimalhastighed på 337 km/t. Dette tilfredsstillende dog ikke de ihærdige japanere, idet de satser på at komme op på 500 km/t, når forsøgsbanen, der i øjeblikket er 4,7 km lang, kommer op på en længde af 7,1 km, hvilket sker i løbet af sommeren 1979.

ØSTRIG. Den 24. september 1978 kørte årets sidste tog på den berømte tandhjulsbane »Achenseebahn«. Det var det definitivt sidste — troede mange. Opinionen har dog påvirket myndighederne, så koncessionen er blevet forlænget med foreløbig ét år. I løbet af vinteren 1978—79 har de tre morsomme damplokomotiver derfor fået en ny kedelrevision for et beløb af 700.000 østrigske Schilling eller ca. 240.000 kroner.

(OLJ)

ENGLAND. British Rail har fået »grønt lys« af den britiske regering til at bygge 18 nye HST-tog (High-Speed-Train) til en pris af ca. en halv milliard kroner. Bygningen vil være afsluttet i løbet af 1980, hvorefter BR vil have 91 HST-tog i drift.

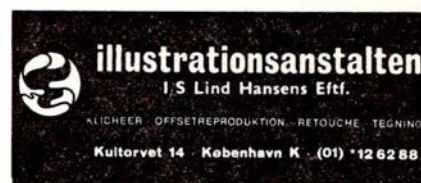
FÆLLESMARKEDET. I EFs 9 medlemslande mindskedes det samlede jernbanenet i det sidste årti med ca. 7.000 km strækning. Fra at have en samlet længde på 115.000 km er det nu nede på 108.000 km. Fællesmarkedets samlede længde elektrificerede strækning voksede i samme årti fra 31.000 km til 35.000 km, altså med 4.000 km.

VESTTYSKLAND—FINLAND. Den i 1975 åbnede jernbanefærgeforbindelse mellem Travemünde i Vesttyskland og Hangö i Finland er en succes. I 1978 befordrede færgen RAILSHIP ca. 300.000 tons gods og der meldes om stigninger i godsmængderne.

ITALIEN. I italienske sovevogne »prøvekøres« éngangs sengetøj, som efter endt brug kasseres. De italienske baner melder, at det ikke er dyrere i brug end almindeligt sengetøj, der skal vaskes.

VESTTYSKLAND. Også her er der problemer med den stigende vandalisme. De tyske Forbundsbaner anvender årligt mange millioner DM på reparationer som følge af hærværk, alene på S-banen i München ødelagdes i 1977 for ca. 325.000 DM (ca. 900.000 kr.). Siden åbningen af S-banen i 1972 er der øvet hærværk for ca. 3 mio. DM (ca. 8 mio. kr.)!

En mand sad og kiggede undrende på en katolsk præst og sagde: »De har vist taget Deres skjorte omvendt på?« »Nej, min gode mand, jeg er FADER.« »Det er jeg også — endda til otte børn.« »Jeg er FADER for 1200!« »Så skulle De sandelig heller ha' taget bukserne omvendt på!«



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 fløj
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 hårarbejde 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. kl.s 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

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

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

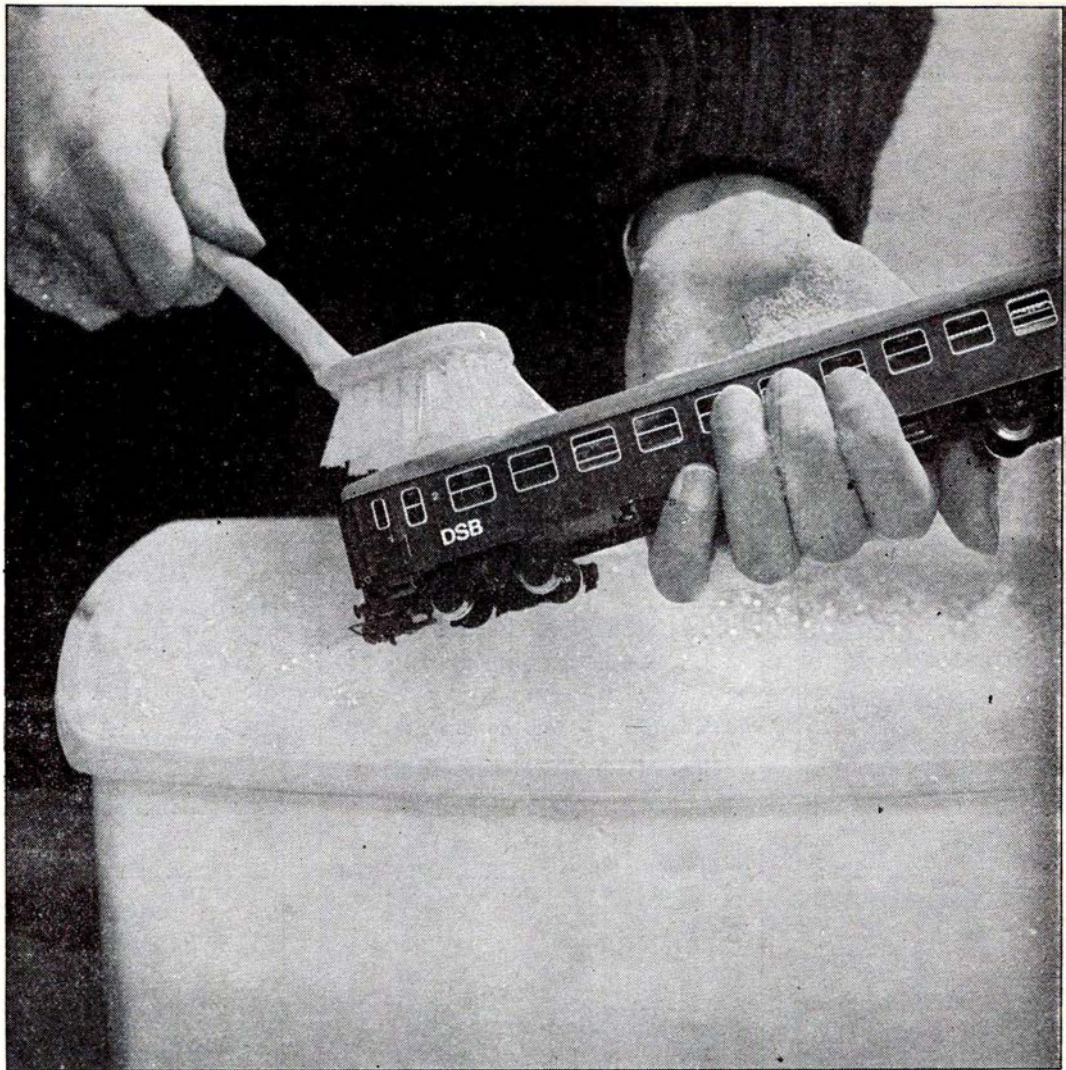
KARUP SPORTSCENTER

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

Sportsartikler til enhver idrætsgren

Beklædning – Fodtøj – Tasker –

Rekvisitter – Fiskeriartikler



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**