

Jernbane-Bladet



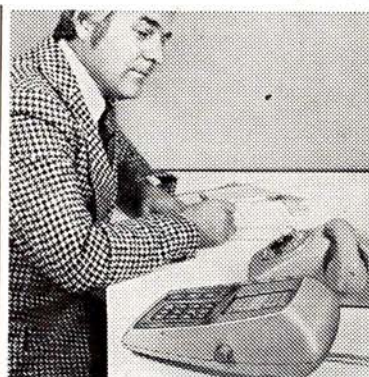
Telefonens gode venner...



Ericom, det velopdragne samtaleanlæg, der er højtalende, når apparatet står på bordet og diskret lavttalende som en telefon, når det løftes op til øret.



Ericall, personsøgeanlægget, der giver trådløs kontakt til alle nøglepersoner, uanset hvor de befinder sig, med tonesignal - eller med vibrator, så andre ikke forstyrres.



Dasacall, den automatiske nummersender, der husker over 200 telefonnumre, som hver kaldes ved tryk på én knap. Svaret kommer i højtaleren.

**Ericsson
bringer
mennesker
på talefod**

Ericsson

Glostrup,
tlf. 02-96 61 33

Risskov,
tlf. 06-17 45 00



36. ÅRGANG

8

AUGUST 1979

Tidsskrift for Stats- og Privatbanepersonalet

Silkeborg

Alt indenfor moderne hårpleje
får De hos

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

På gensyn! LEA KAA MIKKELSEN

DORTHE KOLONIAL
v/ Dorthe Gammelgaard

Jernbanevej 35 - Silkeborg

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

Telefon 82 14 55

En skobutik med god gang i

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

Moderigtig sko til hverdag og fest

En blomsterhilsen fra

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

Lad også dette blive Deres fristed

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

- hvor venner mødes -

Kør ind til

BP NORDRE RINGVEJ
Silkeborg . tlf. 82 38 78
Benzin - Olie - Autoreparationer
Alt til bilen
Husk vor velassorterede kiosk



SILKEBORG SPAREKASSE
Tlf. (06) 82 52 66 . Postgiro 3 00 78 63
Mandag, tirsdag, onsdag 9.30-16.00
Torsdag 9.30-17.00
Fredag 9.30-18.00

Kør ind til

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

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

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

Horsens

Vi handler i

SØNDERBRO BRØDUDSALG
Sønderbro 11 . Horsens . tlf. 61 28 01

Stort udvalg i mælkeprodukter -
brød - confektur
Åben mandag til lørdag fra 8-21
Søndag fra 8-20

Kør ind til

SHELL SERVICE
Allégade 63-65 . Horsens . (05) 62 99 85
Benzin . Olie . Smøring (husk vor servi-
shell) . Bilreparation med garanti .
Besøg vor velassorterede kiosk . Tank
og kiosk åben alle ugens dage kl. 6-24.
Værksted mandag til fredag 8-17



Kør ind til

GULF SPAR TANK
Sønderbrogade 54 . Horsens
Tlf. (05) 62 20 30

Benzin - Olie
Døgnåben - spar penge - tank selv
Husk vor velassorterede kiosk

Vær god ved Deres 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

FRIIS OPTIK
Hospitalsgade 19 . Horsens
tlf. (05) 61 50 33
Stor specialafdeling med alt i
børnebriller



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

AUGUST 1979

August causeri	5
Månedens emner	6
Sagt og skrevet	6
De gode gamle dage ved DSB	7
Månedens foto	7
Tilbud til læsere	7
Erindres det	8
Kollektivtrafikloven	9
Færgenyt	10
Landet rundt	11
Jernbaneliv under anden verdenskrig	12
Nyt fra udenlandske baner	17
Privatbaneresultater	19
Fra klubberne	21
Mødested	21
Dødsfald	21
Boghjørnet	22
Humørspalten	22

Næste måned:

Jernbaneliv - gennem et halvt århundrede.

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
2000 KØBENHAVN F

August causeri

SKAL DSB HOLDE UDSALG?

I Danmark har vi gennem flere år haft forskellige former for lavprisselskaber, det være sig lavprisvarehuse, lavprisbenzinselskaber, lavprisolieselskaber, lavprismobelforretninger m.m. At benzin- og olieselskaberne ikke mere er så lave i pris, skyldes udefra kommende påvirkninger, men gennem en årrække var de.

Lavprisselskaberne har bevist deres eksistensmuligheder. Og mange steder i landet har de opnået en dominerende plads i forretningslivet.

Sverige er et land, der på mange områder er langt fremme, ja, det siges at være et af denne klodes teknisk mest udviklede samfund. Og rent materielt ligger svenskerne også i toppen i forhold til andre lande i vor civiliserede verden.

Derfor kan vi også lære noget af vort nordiske broderfolk.

Den 27. juni i år skete der på det trafikale område noget rent ud sagt revolutionerende i Sverige.

Denne dag nedsatte SJ – Statens Järnvägar – billettaksterne med næsten 30 procent!

Den indførte prisnedsættelse er sket efter ønske fra politisk hold. Formålet

er at erhverve flere togrejsende, og man satser på at erhverve disse blandt følgende kategorier af medborgere:

- de der normalt anvender egen bil
- de der sjældent bruger toget
- de der sjældent rejser p.gr.a. prisen, men som nu får mulighed derfor.

De svenske lavpriser gælder ikke på alle ugens dage, men kun på hverdage med undtagelse af fredag. Prisberegningen foretages på den måde, at en enkeltbillets pris bliver halvdelen af en tidligere returbillets pris, reduceret med 15 procent. SJ har hidtil haft rabat ved køb af returbilletter, men denne rabat er nu ophævet.

Grunden til, at vi omtaler SJs nye slagtilbud her, er at dette også må være noget for DSB. For samtidig med, at man taler sig ihjel med hensyn til energibesparelser, bl.a. om bilfrie dage og ønsket om at få folk til at rejse kollektivt, så sætter DSB sine takster op med 6 procent, så færre får råd til at tage toget.

Vi ved, at DSB har mange kloge hoveder inde i Sølvgade, og vi ved også, at disse til hver en tid er i stand til på papiret at tilbagevise positive resultater af en takstnedsættelse. Vi ved

også, at papir er taknemmeligt, idet det tager imod, hvad man prenter på det.

Noget vi også ved, og som vi gerne vil lade eksperterne vide, det er, at Svenske Statsbaner også har kloge hoveder, og disse kloge hoveder har tilsyneladende ikke den samme skepsis med hensyn til rentabiliteten af en takstnedsættelse. Og dog – der er en vis skepsis. Men den går mere på, om det i det hele taget vil være muligt at transportere den stigende passagermængde, der forventes at forekomme. Man regner med 13–14 procent flere rejsende de dage, hvor lavpriserne gælder, og det kan knibe med tilstrækkelig kapacitet hertil.

Den danske regering bør snarest tage initiativ til, at DSBs priser kommer ned på et niveau, hvor det for enhver borger kan betale sig at rejse kollektivt. Og privatbanerne bør følge med. Men med dannelsen af de amtskommunale trafikelskaber går dette ligesom mere af sig selv.

Øresund er et smalt farvand. Man kan let se over til den anden side. Gor det!

Månedens emner ...

Heldige virkninger af K-79

Den nye køreplan, K-79, de nye MR-tog og de forøgede oliepriser i forening har givet en stigning i passagertallet i juni måned i driftsområde Herning på godt 12 pct. i forhold til sidste år.

Som et eksempel på jernbanens konkurrenceevne over for bilen i hjem-arbejdssted-trafikken kan nævnes, at en dobbeltbillet Hammerum—Herning koster 4 kroner, og at turen med toget tager 6 minutter. En gennemsnits personbil bruger for over 4 kroner benzin til den ca. 6 km lange vej, og rejsetiden med bil er ca. 10 minutter. Oven i købet har man så mulighed for at benytte jernbanebilletten i Silkeborg-rutebilen på vejen hjemad, hvis ikke togets afgangstid passer én.

OLJ

Hærværk i Kibæk

Kibæk Kommune, der ejer ventesalsbygningen ved Kibæk station, har nu også måttet erkende vanskelighederne med at holde orden i lokaler, der ikke er under opsyn om aftenen. I en artikel i Herning Folkeblad beklager man sig over, at ventesalen bærer tydeligt præg af unge menneskers øldrikkeri om aftenen med deraf følgende tilsvining af toiletterne samt hærværk. Der er også konstateret tyveri fra postkassen på perronen. Kommunen truer nu med at aflåse ventesalen om aftenen, hvilket vel heller ikke kan få den store betydning for jernbanens og rutebilernes kunder, da disse vel næppe har lyst til at opholde sig i ventesalen sammen med byens ungdom.

Det er meget trist, at en så smuk og tiltalende bygning, som kommunen her

stiller til rådighed for jernbanens publikum, ikke kan bevares pæn og tiltalende for de mennesker, den er beregnet til.

OLJ

Godstogskøreplaner for Danmarks Privatbaner i ny udgave

Det er et prisværdigt initiativ, Ole Linå Jørgen og Olaf Skov tog, da de sidste år fandt på at udgive en samlet oversigt over, hvornår privatbanerne kører godstog. Mange jernbaneentusiaster vil gerne opleve lidt andet end de traditionelle Lynetter, og privatbanernes diesellokomotiver »røres« ofte kun i godstogene. »Godstogskøreplaner« foreligger nu i en ny udgave, gældende til sommerkøreplanens ikrafttræden i 1980. Udgiver er DJKs midtjyske afdeling og KLK, og disse to foreninger sælger også den lille folder, der er nem at lægge inden i DSBs store »Køreplan«.

P&T har fået nyt pakkesorteringsanlæg – det virker bare ikke

Post- og telegrafvæsenet i København har gennem flere år bygget en hel ny postbanegård samt andre store postale indretninger, der skulle gøre postbefordringen og sorteringen lettere og mere effektiv. Således har man for mange millioner kroner opbygget et meget avanceret pakkesorteringsanlæg, der skulle kunne sortere pakkeposten næsten uden menneskelig assistance. Men anlægget har kun én fejl. Det virker ikke. Og derfor har Avispostkontoret med beklagelse måttet meddele kunderne, at der kan forekomme forsinkelser i viderebefordringen af uge- og månedsblade samt tidsskrifter, og til

den ene af disse kategorier hører JERNBANE-BLADET.

Når JERNBANE-BLADET derfor ikke frem til vore læsere til de lovede tidspunkter, så er det altså Postvæsenet, der skal »skydes« på.

SAGT OG SKREVET

Lad det offentlige brænde mere benzin af!

I vore energifattige tider kan det forekomme paradoksalt, at det offentlige går i spidsen med hensyn til at udtænke ideer om, hvorledes man bedst øger forbruget af benzin.

Således kan man godt opfatte det, når man under overskriften »Flere postbiler efter ændring af togkøreplanen« læser følgende, der stod i Post- og Telegrafvæsenets blad »Post og Tele«, nr. 3/1979:

»I slutningen af maj ændredes køreplanen for en del jernbanestrækninger. Det betød samtidig, at mulighederne for postbefordring med tog blev forringet på visse forbindelser. I stedet blev en del af postbefordringen flyttet til P&Ts egne postbiler.

Indførelsen af Århus Nærbane betød således, at togbefordringen af post på strækningen Århus—Grenå bortfaldt. Postbefordringen på Djursland foregår i fremtiden udelukkende med postbiler til og fra Århus og i mindre omfang Randers.

Timedriftens indførelse på jernbanestrækningerne i Jylland medførte på samme måde ændringer i postbefordringen. Enkelte bureauer blev flyttet til andre forbindelser. Et bureau er en eller flere togvogne, som er indrettet til post, og hvor medarbejderne fra P&T behandler posten, mens toget kører.

Eksempelvis blev et bureau på strækningen Struer—Langå—Randers erstat-

GÅ PÅ TÆPPEKIG I TÆPPECENTRET

Stort udvalg i danske kvalitetstæpper til små priser

Byens største udvalg i vægtæpper, kelimtæpper og afpassede tæpper

HUSK: Vi er en specialforretning og eksperter indenfor alt vedr. tæpper

Vi garanterer altid for korrekt fagmæssig pålægning

ET CENTER FOR GOD SERVICE

Forhandler af:
EGETÆPPER

Forhandler af:
GRAM TÆPPER



tet af to postbiler fra Viborg. Den ene afleverer post i Randers. Der samles op fra posthusene undervejs. Den anden afleverer post i Struer fra de mellemliggende posthuse.

Et af de steder, det har været nødvendigt at indsætte flere bureauvogne, er i hovedposttoget fra Århus til København. Dette bureau kører fra Århus kl. 21.39, og det består nu af 5 særlige postvogne. Hver nat er ca. 30 personer beskæftiget i bureauet.

De nye befordringer med postbiler er med til at sikre postbefordringen i de berørte områder, således at P&T kan tilbyde en uændret dag-til-dag service.»

De gode gamle dage ved DSB – endnu engang!

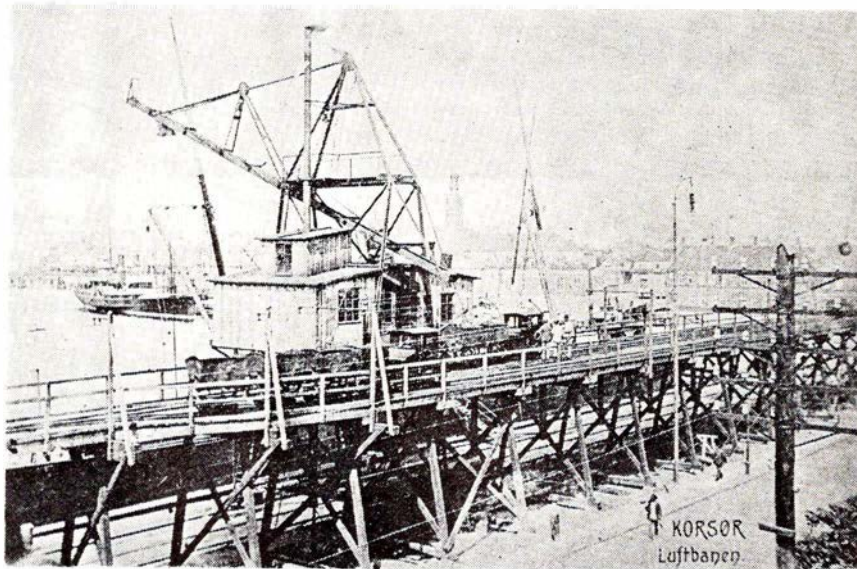
Ja, vor kære gamle ven Alberti må jo stadig holde for, og jeg er sikker på, at der kunne skrives et utal af hændelser om denne person!

I de gode gamle dage var det jo således at de store »Eksprestog« ofte havde 10–12 store personvogne samt Emvognen, og i »Opfyngsperioden« kneb det for lokomotivet at varme hele toget, og derfor havde man midt i toget en Cmk-vogn (af hensyn til de yngre læsere var det en kedelvogn), og den skulle så opvarme bageste halvdel af toget fra den opretstående kedel, der var installeret i den ene ende af vognen.

Nu var vor ven Alberti ikke nogen god kedelpasser, han skulle jo også passe sin billettering, og på 1. kl. sad der en handelsrejsende, så da Alberti kom forbi, råbte den rejsende: »Hør, min gode mand, her er sgu så koldt, at man er ved at fryse ihjel!«, hvortil Alberti svarede: »Var det ikke Vejle, De skulle til? — Så skal jeg nok huske at smide liget ud!!!«

En anden gang kom Alberti for at billettere, da der på 1. kl. sad en militærperson og røg på en stor cigar, og Alberti sagde høfligt: »Hør, løjtnant — »Oberstløjtnant, om jeg må bede!« sva-

Månedens foto



Den elektriske kulbane i Korsør.

Foto:Björn Waldenströms arkiv.

Korsørs elektriske kulbane

I 1879 så verdens første elektriske jernbane dagens lys. Det var Werner Siemens, der havde konstrueret den og dens elektriske lokomotiv.

I Korsør byggede DSB kort efter århundredskiftet en elektrisk jernbane — og tilmed smalsporet. Den gik fra havnen som højbane og endte ved maskin-

depotet. Dens formål var at transportere kul fra skibene i havnen til maskindepotet og dets lokomotiver. Trækraften var små elektriske lokomotiver — vistnok to — bygget af Titan, og begge ses i drift på ovenstående foto, hvor de holder parat med hver et træk tipvogne.

Billedet stammer fra Björn Waldenströms arkiv.

rede den tiltalte, og så kom det prompte fra Alberti: »Ja, jeg kender sgu ikke graderne på de her »Tudsetrædere«, for jeg har ligget ved Marinen, men dette er en ikke-ryger-kupé, og her må ikke ryges, er det forstået?«. — Se disse 2 episoder kostede Alberti en skriftlig påtale, og det skyldtes alene, at togpersonalet dengang havde deres »tjenestenummer« i messingnummer på den høje krave i de flotte uniformer — dengang!

Hartvig Vaarmark.

Tilbud til læserne

Fra læsere har vi modtaget et antal ældre numre af DSBs blad »Vingehjulet«, de fleste fra 1960'erne. Disse sælges ved skriftlig henvendelse til redaktionen for kr. 2,00 pr. stk.

Ligeledes kan vi tilbyde ældre numre af JERNBANE-BLADET, såvel enkelt-numre som hele årgange. Skriv til redaktionen og angiv ønskede numre/årgange, så skal vi se, om vi kan hjælpe. Også her er prisen pr. blad kun kr. 2,00.

Martinus Schmidt

Tandteknik

Mariendalsvej 12 C – København

Telefon (01) 86 08 80 – (01) 87 08 39

Overenskomst med kommunerne

BAT-KON ^{AS}

– et begreb blandt jagfolk

H. C. ANDERSENS BOULEVARD 42

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

Kolding

KOLDING FOTO

Jernbanegade 32 . Kolding . tlf. 52 00 54

Specialforretning for foto i byens midte

På gensyn!

CARSTEN POPP

Deres indkøbssted

JØRNS SEVO MARKED

Fynsvej 93 . Kolding . tlf. 52 07 49

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

På gensyn!

Sevo Købmanden JØRN RASMUSSEN

Skoen, der giver Dem velvære

KALSØ SKO

Haderslevvej 12 . Kolding . tlf. 53 58 99

Rank ryg med Kalsø Sko – Minus hæl
Katalog kan rekvireres

SKÆRBÆK KIOSK

Havnegade 25 . tlf. 56 24 52

Kiosken med det store udvalg i alt
Aut. tipsforhandler

ELISABETH SØRENSEN

ERINDRES DET . . .

For 50 år siden . . . august 1929

Der er i den sidste halve snes år sagt mange slemme ting om DSB og Lyngbyvejen. Når bommene går ned for at lade et lille tog på 3—4 vogne passere, ja, så holder der i hver vejside et halvt hundrede biler og et par hundrede cykler. Og de har altid travlt allesammen. — Men nu lysner det!

Der er nu taget fat på problemet, som forudsætter viadukter i stedet for de åbne overkørsler.

Ved Pandrup påkørte et motortog den 1. ds. en bil i overkørslen nær stationen. Ved uheldet blev bilens fører, en lokal slagtermester, dræbt på stedet. Samme dags aften skete i Ålborg i overkørslen på Vesterbro en påkørsel mellem en bybus og et motortog. Her skete kun materiel skade, men uheldet skyldtes, at ledvøgteren havde glemte, at der kom et ekstratog og således ikke havde sænket bommene.

Den 4. ds. havde DSB ikke mindre end 3 rangeruheld. På Viborg st. løb en togmaskine under rangering af sporet og væltede ind mod en jordvold. I Esbjerg løb to sammenkoblede motorvogne, hvis bremsesvigtede, mod et holdende rangerloko, der ved sammenstødet blev trykket mod en mur ind til remisen. På Københavns Hovedbanegård knækkede en bærefjeder på en togmaskine, mens den efter endt tur var på vej til remisen.

Forligsmanden stillede den 29. ds. parterne i konflikten ved Lillebæltsbroen et forligsforslag, der skal besvares senest den 20. september d.a.

Her er der også opstået uenighed mellem de strejkende arbejdsmænd og de faglærte arbejdere om strejkens fortsættelse.

For 25 år siden . . . august 1954

Den 18. august søsattes DSBs hidtil største færge fra Helsingør Skibsværft. Kongeparrets yngste prinsesse Anne-Marie døbte skibet med sin faders navn, Kong Frederik IX.

Rangerhesten »Klavs« på Allingåbro st. har mistet sit job. »Klavs« var en stærk hest. Han trak uden besvær en vogn på 25 t, men nu vil DSB selv klare rangerarbejdet uden en levende hest.

Den 4. september fylder A/S Frichs i Århus 100 år. Fabrikken fik sit store opsving, da den i 1911 begyndte at fremstille loko til banerne. I 1919 blev der sluttet en fast overenskomst mellem firmaet og DSB om større leverance af loko. Siden har Frichs bygget ialt 179 damploko, hvoraf en del er leveret til udlandet. I 1925 byggedes det første dieselloko til Odderbanen, og siden er det jo blevet til meget, meget mere.

Lollandsbanens bestyrelse har blandt 19 ansøgere valgt banens 33-årige regnskabschef S. Damkjær Brandt til direktør for banen.

Maribo—Bandholm Jernbane er fra den 13. d.m. ophørt som selvstændigt selskab. Da Lollandsbanen ejer alle aktier i banen, har man fundet det unødvendigt at føre selvstændigt regnskab for denne bane. Den nu godt 80-årige bane har altid været et godt aktiv, og i det sidste regnskabsår havde den et driftsoverskud på 46.000 kr.

Århus—Kalundborg Overfarten fyldte den 1. september 40 år. Den 1. september 1914 overtog DSB ruten efter DFDS. Man startede med 2 gl. hjulfærger.

I månedens forløb har der i ubevogtede overkørsler været 11 påkørsler mellem vejfarende og tog. Ingen er blevet dræbt. Og kun en enkelt person er blevet svært kvæstet.



HERREFRISØR/MODESALON
MOUSTACHE
v/EIGIL JEPPESEN
TØNDERVEJ 62 . 6000 KOLDING

BESTIL VENLIGST TID . TLF. 53 77 47

SL. FARVER – TAPET

v/ N. Evaldsen

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

Specialisten i farver – væg og gulv
Stort udvalg i kurvevarer

Kollektivtrafikloven

Den 29. marts 1978 vedtog Folketinget »Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet«, og sidst i januar i år udsendte ministeriet for offentlige arbejder »Vejledning til kollektivtrafikloven og busloven« samt »Beskrivelse af det overordnede landsdækkende kollektive trafiksystem« til samtlige kommunalbestyrelser og amtsråd uden for hovedstadsområdet. Det er således nu muligt at danne sig et billede af, hvilke konsekvenser loven vil få på landsplan, mens det først senere vil være muligt at se, hvad der vil ske inden for de enkelte amtskommuner.

Formål

Kollektivtrafikloven har til formål, som det står i lovens § 1, »at fremme en samordning af den lokale og regionale kollektive personbefordring ad vej og bane uden for hovedstadsområdet i sammenhæng med den fysiske planlæg-

ning i øvrigt inden for de enkelte områder og under hensyntagen til den øvrige kollektive personbefordring (jerntrafikken).

Køreplaner, takst- og billetteringssystemer

Loven opdeler jernbanerne i to grupper, fjerntrafiknettet og de regionale baner, og det er for sidstnævnte gruppe, loven åbner mulighed for de største ændringer. Til de regionale baner hører foruden privatbanerne:

Struer—Thisted
Struer—Ringkøbing—Esbjerg
Struer—Herning—Vejle—Fredericia
Herning—Skanderborg—Århus
Esbjerg—Bramming—Tønder
Fredericia—Esbjerg
Svendborg—Odense—Fredericia
Herning—Skjern
Århus—Hornslet—Grenå
Næstved—Nykøbing F.
På disse strækninger samt som hidtil

på privatbanerne får amtskommunerne mulighed for at øve indflydelse på køreplaner og takst- og billetteringssystemer, idet banevirksomhederne er forpligtet til at imødekomme forslag herom fra amtsrådene »i det omfang, det er foreneligt med hensynet til en banevirksomheds øvrige trafik, anlæggets og driftsmateriellets kapacitet og de sikkerhedskrav, der stilles til jernbandedrift«. På den anden side har jernbanerne mulighed for at kræve vilkårene for udstedelse af tilladelse til rutekørsel med rutebil ændret. Det indebærer bl.a. koordinering af køreplaner for jernbaner og rutebiler.

For at få et nogenlunde ensartet takstsystem overvejer ministeriet for offentlige arbejder og DSB et nyt landsdækkende tarifsystem, der bygger på priser mellem et antal knudepunkter, hvorved forstås større bysamfund på eller uden for DSB's jernbanenet.

Desuden bygger systemet på en opdeling af hele landet i zoner, der principielt kan lægges efter det enkelte amts ønsker, men dog forudsættes lagt med et amts- eller kommuncencenter som centrum (inderzonen) og omfattende hver et område med en radius på ca. 6 km. Uden om inderzonerne opbygges

Jernbane-Bladet

TIL SALG

TIL YDERST RIMELIG PRIS

Til overtagelse til nytår er Jernbane-Bladet til salg til seriøs og interesseret køber.

SKRIFTLIG henvendelse til ekspeditionen:

Togfører Villy Jonvald, Hvidovrevej 258, 2., 2650 Hvidovre

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 værtspar

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

Stedet hvor man kommer igen

MUNDELSTRUP KRO

Viborgvej 603 . Mundelstrup

Tlf. 24 10 48

Lad os arrangere Deres fester
Selskaber – diner transportable
Kroballer med den rigtige stemning
hver lørdag. – På gensyn
Ring venligst og bestil

Vær gæst ved Deres egen fest –
vi arrangerer

familiefester – firmafester – selskaber

TRIGE FORSAMLINGSHUS

mellem Århus og Randers

tlf. (06) 23 13 32

Ring og få et godt tilbud

Med venlig hilsen KAY NORMANN

yderzonerne i bæltet. Zonegrænserne er lagt ud fra trafikale hensyn og vil således ikke altid følge kommunegrænserne.

Endelig forudsætter oplægget, at der fastsættes regler for, hvorledes de enkelte amters zonesystemer sammen med DSB's knudesystem knyttes sammen til et fælles, landsdækkende system. Disse regler skal også omfatte løsninger på en række praktiske problemer, såsom aldersgrænser, fælles blanketter og formularer, fælles benyttelsesregler, fordeling af indtægter og udgifter, afregning og billetkontrol.

Hvis en amtskommune ønsker et andet takstsystem indført, hedder det helt klart, at en banevirksomhed kan nægte at imødekomme et takst- og billetteringsforslag, »såfremt det afviger i en sådan grad fra de systemer, banevirksomheden i øvrigt anvender, at en indpasning af forslaget i disse systemer rent teknisk og administrativt kun vanskeligt kan gennemføres«.

Et amtskommunalt takst- og billetteringssystem kan også omfatte rejser lokalt på fjerntrafiknettet.

Merudgifterne, der påføres banevirksomhederne ved amtsrådenes forslag, skal godtgøres banevirksomhederne af de berørte amtskommuner.

OLJ

FÆRGENYT

Ny færgerute Hanstholm–Kristiansand

Den 11. juni 1979 blev en ny færgerute mellem Hanstholm og Kristiansand åbnet. I den første uge sejledes en dobbelttur. Når arbejdet med anlæggelsen af et nyt færgeleje i Hanstholm er afsluttet 17. juni, vil sejladsen blive udvidet til to dobbeltture i døgnet. Udgifterne til anlægsarbejderne i Hanstholm afholdes af Hanstholm kommune og Viborg amt. Der er foreløbig investeret en million kroner.

Færgeselskabet Scan Line har indsat M/F Hanstholm på ruten. Denne færge er foreløbig chartret i 12 måneder hos rederiet Alpha, Moss og har tidligere sejlet Moss–Horten under navnet Bastøy V.

Færgen, der er bygget 1973, har 3.500 hk og plads til 250 passagerer, samt 14 stk. 18 m trailere eller 150 personbiler.

Bag Scan Line står det norske rederi Mosvold Shipping, Kristiansand. Rede-

Tranbjerg

»SLETTEN« CAFETERIA

Chr. X vej 253 – Slet – Tranbjerg

Tlf. 29 08 45

Maden er i topklasse

Hurtig og venlig betjening

riet har tidligere drevet færgetrafik mellem Hirtshals og Kristiansand. Denne rute solgtes for 15 år siden til Fred Olsen Lines.

En transportaftale mellem Scan Line og 35 norske lastbilvogtmænd danner grundlag for den nye routes rentabilitet på årsbasis. I sommermånederne må ruten endvidere påregnes at få en ikke ubetydelig turisttrafik, idet Scan Line har et lavere takstniveau end de eksisterende færgeruter over Skagerak. Dertil kommer, at afstanden fra Hanstholm til Sydjylland og grænsen er væsentlig mindre end til de vendsysselske færgehavne. Den nye rute har således placeret sig i en gunstig udgangsposition og må derfor formodes at få »god vind«.

Ole Edvard Mogensen.

Tre nye STOREBÆLT SFÆRGER er under bygning på værfterne i Nakskov og Helsingør. Til udsmykning af disse har DSB afsat kr. 200.000 pr. færge, og derfor er der udpeget tre kunstnere, som hver får en færge stillet til rådighed. De udpegede kunstnere er Arne L. Hansen, Ole Schwalbe og Helge Refn.

M/S KONGEDYBET, Bornholmerbåd fra 1952, der er blevet overflødig ved indsættelsen af de to nye storfærger i Bornholmstrafikken, er endelig blevet solgt. En tid forlød det, at Tvindskolerne ville købe passagerbåden og indrette den til flydende højskole, men det blev ikke til noget. Nu forlyder det, at M/S KONGEDYBET er solgt til »det røde« Kina for ca. 3 mio. kroner.

TRELLEBORG—SASSNITZ, stor færgerute mellem Sverige og DDR, har tidligere udførligt været omtalt her i bladet. Svenske Statsbaner har til denne rute bestilt en ny storfærge på »Øresundsvarvet« i Landskrona. Færgen bliver rutens største, og det bliver såvel passager-, bil- som jernbanefærge. Sporkapaciteten bliver ialt ca. 680 me-

ter, fordelt på 5 spor (dcbbelt så meget som fx. DSBs M/F DANMARK på Fugleflugtslinien). Den nye storfærge skal leveres i slutningen af 1981 og vil koste ca. 200 mio. d.kr.

M/S TUMLEREN er navnet på en ny flyvebåd af katamarantypen, som Øresundsselskabet har indsat i trafikken mellem København og Malmö. Dermed ejer DSØ tre flyvebåde af denne store type. M/S TUMLEREN er bygget i Mandal i Norge og har plads til 178 sidende passagerer.

M/F SVEA, DSBs hidtil ældste færge, er solgt til ophugning til »Hoffmann & Sønner« og sendt til ophugning i Nørresundby. M/F SVEA var i sin oprindelige form bygget som dampfærge på Orlovsværftet i København i 1920, men ombygget gennemgribende med bl.a. ny overbygning og dieselmaskineri i Alborg i 1958. Færgen hed oprindelig D/F FYN og var 1920—35 indsat på Lillebæltsoverfarten.

NY BILFÆRGE til Storebælt er et af de forslag, DSB har fremsat for at afhjælpe arbejdsløsheden blandt danske skibsværfter. Regeringen har udbedt sig forslag til løsning af problemet, og DSB har straks fremsat en del interessante forslag. En ny Samsøfærge og en ny færge til Fugleflugtslinien er også blandt ønsker fra DSB.

GEDSER—WARNEMÜNDE Overfarten skulle efter de foreliggende planer have haft ny østtysk færge fra 1981. Men nu har østtyskerne udskudt bygningen af denne i 2 år, og som følge deraf har DSB udskudt ombygningen og reparationen af Gedsers østre leje, også i to år. De utilfredsstillende forhold med baglæns ombordkørsel for lastbiler og busser vil altså vare yderligere to år.

M/F DRONNING INGRID, M/F KRONPRINS FREDERIK og M/F PRINS JOAKIM kommer DSBs tre nye, brede Storebæltfærger til at hedde. M/F DRONNING INDRID leveres i 1980 fra Helsingør Værft, de øvrige to fra Naksø Skibsværft. Den nuværende storebæltfærge med navnet M/F DRONNING INGRID, der er bygget i 1951 i Helsingør, vil derefter komme til at hedde M/F SJÆLLAND. Den tidligere færge med dette navn udrangeredes som bekendt for nylig, da den blev solgt til Norge for at anvendes som trælastpram. — Med denne navngivning fortsætter DSB den tradition, der har hersket gennem mange år, at give færgerne navne efter den danske kongefamilie.

LANDET RUNDT

DSB har — forårsaget af sidste vinters strabadser — besluttet at anskaffe underhængte frontplove til alle 165 toglokomotiver samt til Bns-styrevognene. Desuden anskaffes 6 store plovskær til montering af 6 af de nyeste Scandiabyggede sneplove.

HT — Hovedstadsområdets Trafiksel-skab — har modtaget de første busser af fabrikat SCANIA. HT har bestilt 40 SCANIA-busser (SCANIA BR 112), hvis karosseri bygges hos DAB i Silkeborg. De nye busser udmærker sig især ved at være meget støjsvage. HTs nye bustype indsættes foreløbig på linie 10 i København.

HT har besluttet sig til at anskaffe 40 nye Leyland-busser med bagdør, efter at erfaringerne fra et års kørsel med to prøveeksemplarer har været positive.

HOVEDSTADSRÅDET har besluttet, at der skal anlægges dobbeltspor mellem Ballerup og Måløv, men at der ikke skal elektrificeres foreløbig. Strækningen skal fortsat befares af de nuværende dieseltog, og der skal på hele Frederikssundbanen indføres 20 minutters drift.

»DSB BUTIK« er et begreb, der dukker op i flere og flere byer. I 1979 ombygges de eksisterende kiosker i Herlev, Charlottenlund, Tølløse, Virum, Østerport og Holbæk til DSB butikker, nogle steder er det allerede sket. Forskellen på en kiosk og en DSB butik er foruden sortimentet muligheden for publikum til at gå ind i forretningen og besigtige varerne — og lade sig friste til at købe.

SYGE ELEKTROFØRERE er årsagen til, at DSB i industriferien i juli måtte inddrage et antal myndretidstog på S-banerne. I tre uger kørte togene på linie Bx mellem Tåstrup og Farum og på linie Fx mellem Frederiksberg og Hellerup ikke. DSB lider som bekendt af personalemangel, idet man ikke kan få besat de stillinger, der opslås ledige.

LUNDBY JYLLAND er navnet på et nyt sidespor, DSB har etableret mellem Avlum og Tvis på banen mellem Holstebro og Herning.

På alle store stationer i Danmark ligger der en DSB restaurant

Kom indenfor og nyd vor veltillavede mad til rimelige priser. — Ønsker du at nyde et lettere, hurtigt måltid, kan du også besøge en af vore minibarer.

I togene er vi heller ikke til at undgå. — Der vil du blive betjent af togstewardesser fra DSB togservice.

Ligegyldigt hvor du kommer — du er hjertelig velkommen.

DSB restauranter 
altid i nærheden

Juridiske konsulenter

Sagførerkontoret i Ryomgård

ADVOKAT ERIK DYNESSEN

Tlf. (06) 39 44 00

Kør ind til

CHEVRON SERVICE STATION

Kongevejen 31-33 . Birkerød

Tlf. (02) 81 17 67

Benzin — Olie — Quick service

Pladearbejde udføres

Husk vor velassorterede kiosk

Gå — hvor De får mest for pengene

»BUTIK CHIP«

M. D. Madsensvej 18 . Allerød

Tlf. (03) 27 12 66

BØRNE- og TEENAGE-TØJ

Jernbaneliv under Anden Verdenskrig

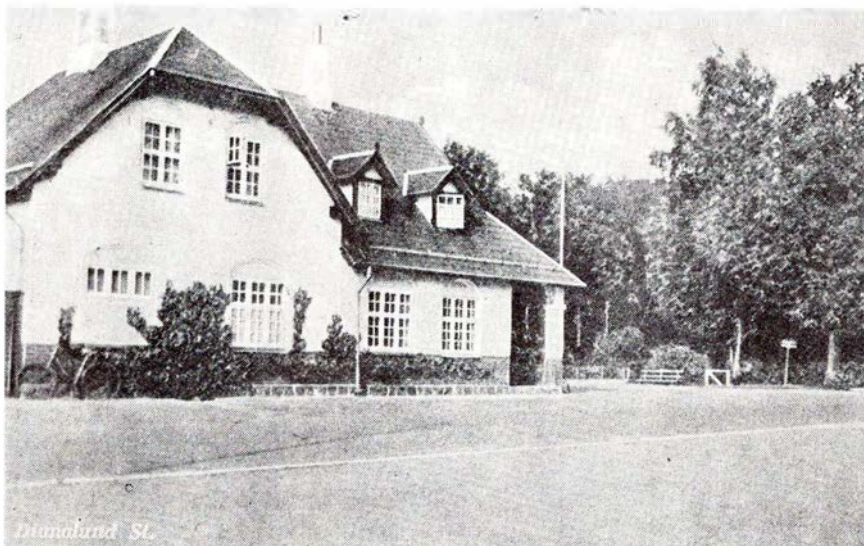
Af Th. Stensgaard

Afløser på Odsherredsbanen

Jeg har i en tidligere artikel fortalt om, hvordan jeg opsigde min stilling ved Lollandbanen, for efter et årskursus i København at tage korrespondenteksamen med det formål at få en plads i et handelsfirma. Da jeg blev færdig i sommeren 1939, var udsigterne for en fremmedsprøglig korrespondent på grund af krigens udbrud imidlertid små, og efter nogle kortvarige kontorvikariater søgte jeg igen til privatbanerne, der nu havde fremgang på grund af benzinmangelen.

Jeg fik et tilbud fra OHJ, hvor jeg skulle være afløser for en løn af 10 kr. om dagen, hvilket var ret godt dengang. En januardag i 1940 rejste jeg til Holbæk, meldte mig på hovedkontoret, hvor jeg blev synsprøvet, og fik besked om at rejse op til Vig station foreløbig, hvor jeg blev venligt modtaget af stationsforstander Meyer, der regerede her sammen med to portører.

Han var en svær mand med et rødt, oppustet ansigt, gemytlig og rar for det meste, men han kunne blive meget hidsig af og til. Således var jeg noget forarget over, at han, den første aften, jeg var der, skældte en mand, der ville indlevere en banepakke hæder og ære fra, og da manden stiltfærdigt bemærkede, at banepakker kunne indleveres overalt i togtid (det gjorde man dengang), havde han blot at komme i kontortiden. Jeg var også noget forarget over, at stationsforstanderen kun befattede sig med postindleveringen og overlod alt arbejdet med jernbanen, herunder togekspeditionen, til den ene af portørerne. Jeg syntes, han degraderede sig selv til kontordame. Det, at lade en portør i kittel gå ud og sige afgang til toget, var jo helligrøde. Jeg havde lejet mig ind på afholdshotellet i et usselt hummer over trappen, og om aftenen sad jeg så i skænkestuen og så på, man spillede mausel, åbenbart den mest almindelige forlystelse på landet, når jeg tænkte på Otterup og Juelsminde, mens man på det sjællandske talte om, at det blev nok røgvej. Det blev virkelig en meget streng vinter med fygevej i de nærmeste dage. Værten kunne ikke lide, de spillede mausel, betroede han mig.



Dianalund station.

Postkort fra forfatterens arkiv.

Folk blev så optaget af det, at de glemte at købe noget.

Jeg blev dog kun nogle få dage i Vig — til instruktion. Jeg skulle jo bruges til afløsning, men inden jeg fortæller om det, en kort oversigt over OHJs stationer: Den første station efter Holbæk, og samtidig banens mindste, var Mårsø, der lå ensomt næsten uden bebyggelse. Den havde dog en del opland, Tuse Næs og den inddæmmede Lammefjord, der ganske vist postalt hørte under Grevinge, syv stationer fra Mårsø, men hvorfra beboerne foretrak at benytte Mårsø, idet de vel tænkte, de sparede penge. Det var nu ikke alverden, da taksterne i nogen grad var beregnet efter luftlinien.

I Mårsø var der en stationsmester, der var assistentuddannet, men han arbejdede for det meste på hovedkontoret i Holbæk. En ekstramand styrede så Mårsø. Der kom en sag ud af det, og det blev bestemt, at stationsmesteren skulle have lov at blive hjemme på sin station, men så sagde han, at han gerne ville fortsætte på hovedkontoret, og det mærkelige forhold fortsatte. Ensomt beliggende var også den næste station, Gislinge. Stationsmesterembedet her havde i en årrække været vakant, hvorfor stationen blev bestyret af en por-

tør (midlertidigt). Det var en ret ubehagelig station at afløse på, da der rent ud sagt var for meget arbejde til én mand. Man måtte uafbrudt løbe mellem kontor og pakhús. Og dertil kom den triste beliggenhed. Svinninge var en større stationsby med selvstændigt postkontor. Der var stfst. og to portører. I Hørve, vel den største af mellemstationerne, var stationsforstanderembedet også vakant. En assistent var konstitueret. I Fårevejle, Asnæs, Vig og selvfølgelig Nykøbing var der om sommeren en betydelig trafik af rejsende til badestrandene. I Fårevejle var der stationsmester, portør samt en kontormand. Den sagdes at være noget forfordelt med personale, især når man sammenlignede med nabostationen Grevinge, hvor der var en meget ringe trafik, og alligevel var den normeret med stationsforstander og portør. Embedet var ganske vist vakant, da jeg tiltrådte.

Jeg sagde nabostationen, men mellem Fårevejle og Grevinge lå den ret store station Asnæs, megen post, megen sommertrafik, med stationsforstander, assistent og en portør. Vig er omtalt. Nr. Asminderup var en lille station med en stationsmester. Der var dog desuden, ligesom i Mårsø og Gislinge, en fastboende arbejdsmand (»ekstramand« var

den officielle titel), der skulle tage de sidste aftentog, første morgentog, når der kom afløser, samt enkelte tog om søndagen. Angående dette hændte der noget uheldigt den første søndag, jeg afløste der. Stationsmesteren underrettede mig om, at ekstramanden ville tage et bestemt tog om eftermiddagen. Jeg absenterede mig da i god tro, men da jeg sad henne hos mejeribestyreren, hvor jeg var indlogeret, og drak kaffe, hørte jeg, at toget fløjtede voldsomt for indkørsel. Da jeg senere talte med ekstramanden, sagde han, at han ikke havde været der, da han plejede at have en anden ordning, når der var afløser. Assisterne fra Nykøbing ville hellere tidligere hjem. Nå, stationsmesteren blev ærgerlig. »Vi skulle selvfølgelig have talt om det«. Ekstramanden blev muggen, fordi stationsmesteren havde skældt ham ud. Togføreren havde skrevet »Ingen betjening« på rapporten, men jeg hørte ikke noget om det, så de må have overset det på hovedkontoret. Ellers havde den myndige kontorchef bestemt ringet ud og givet mig en balle. Den næstsidste station var Højby. Stationsforstander, to portører. Stor transport af fisk fra Sjællands Odde. I Nykøbing var der den venlige stfst. Windeløv, der altid inviterede mig op i »privaten« til kaffe, når jeg afløste der. Han var formand for turistforeningen, hvilket gav en masse arbejde i sommer-tiden. Nykøbing var toglederstation, når hovedkontoret var lukket.

Selv om der altså også på OHJ var det sædvanlige privatbanerod med ubesatte stillinger, var stationerne dog ret godt bemandede med rigtige tjenestemænd. En undtagelse udgjorde de to billetsalgssteder Sandby og Kelstrup, hvor der var ekspeditricer.

Det var et problem for mig, hvor jeg skulle bosætte mig. Vig viste sig at være upraktisk. Der ville jeg ikke komme på afløsning, da der i forvejen boede en afløserassistent der. Jeg lejede et værelse i Gislinge, da jeg mente, jeg ville få en del afløsning der, men så blev jeg sendt til Nr. Asmindrup eller ned på Høng—Tølløse banen eller på Hørve—Vørslev banen, mens andre afløste i Gislinge. Jeg vovede at gøre hovedkontoret opmærksom på forholdet, men fik det svar, at de nok dér skulle bestemme, hvor og hvem der skulle afløse. Demokrati på arbejdspladsen var et ukendt fænomen. HTJ skal jeg senere omtale, men lidt om HVJ. Den var Holbækbanernes »smertensbarn« med ringe trafik og stort underskud. Der var stationsmester i Føllenslev og Eskebjerg. Alleshave betjentes af en portør. Eks-

peditricer i Starreklinte samt i billet-salgsstederne Bjærgesø og Kaltred. Der var en betydelig fisketransport fra Føllenslev (fra Sejro og Havnsø), og der gik de særeste rygter om den uorden, der herskede på stationen. Det var nu heller ikke let for stationsmesteren. Fiskene kom først i sidste øjeblik og var med efterkrav. En gang, det var mens jeg senere var på hovedkontoret, fik kontorchefen et anfald, da han så på tograpporten, at toget havde ventet tre kvarter i Føllenslev på fisk. Der var ingen rejsende. Han skulle til at gribe telefonen for at give stationsmesteren den sædvanlige balle, da han greb sig i det. »Ja men, når der ingen rejsende var. Hvad skulle vi så køre efter?«

Mange år senere — efter krigen — da jeg ikke var der mere, fandt man på, at stationen skulle være lukket om søndagen. Fiskene blev så sendt uekspederede med toget, og den stakkels stationsmester skulle ordne det ved hjælp af rettelsesblade. »Nu gik det helt i fisk for Fisker«, som han hed, med fiskefor-sendelserne.

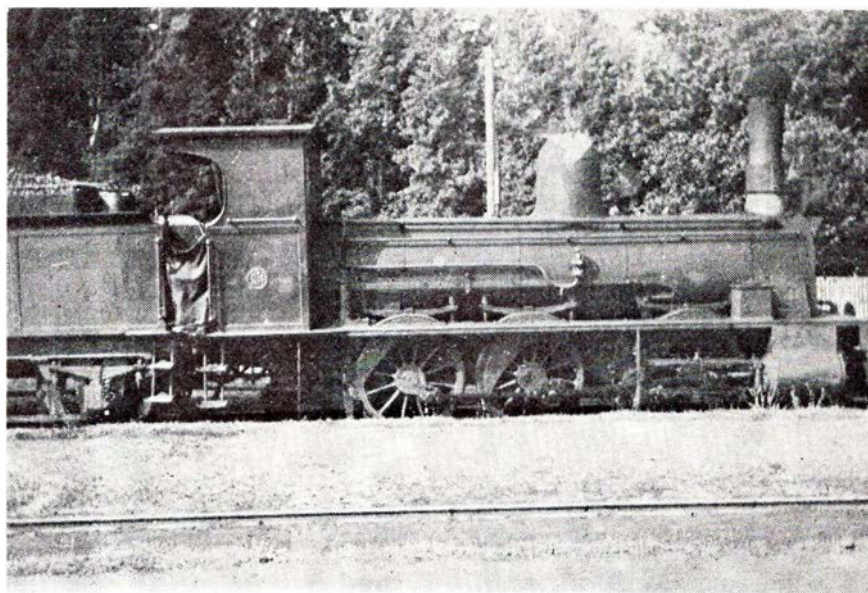
Der var i roekampagnen nogen transport af roer og affald både fra HVJs stationer og transit fra OHJ til Gørlev Sukkerfabrik. Så kørte man med to lange godstog dagligt i hver retning, forspændt med store damplokomotiver, ellers alt for store til den lille bane. Da man måtte indskrænke under krigen, var dette banens eneste persontog. De rejsende, der ville med, måtte finde sig i store forsinkelser. Uden for roekampagnen brugtes damplokomotiverne også undertiden. Det så komisk ud. Et stort lokomotiv med én personvogn.

Det gjorde det ikke mindre komisk, at fyrbøderen Mikael (med tryk på kal) bar sort bowlerhat. Da det rygtedes på hovedkontoret, fik han dog udleveret en uniformshue.

På hovedkontoret

I april, altså 1940, fik jeg besked om, at jeg var forflyttet til hovedkontoret til erstatning for en assistent, der var blevet forstander i Grevinge. Det passede mig godt — at komme til ordnede arbejdsforhold i en større by og alligevel være ved jernbanen, hvor man endda havde oversigt over den i dens helhed. Jeg lejede et stort værelse på hovedgaden, det bedste jeg endnu havde haft, med centralvarme og adgang til badeværelse, og — oh himmel — der var varmt vand i rørene én gang om måneden.

Lidt om personalet på hovedkontoret: Driftsbestyreren så man ikke meget til. Han havde sit kontor helt inde bagved, som regel med døren lukket. Dukkede op en gang imellem, råbte lidt op på sit vestjyske og forsvandt hurtigt igen. Tit rejste han til København — med klaphatten i foderalet. I hans forkontor sad den evige kontorchef, og ham så man til gengæld meget til. Både han og driftsbestyreren kom på cykel hver morgen fra deres villaer uden for byen. Så var der det store kontor, hvor jeg sad sammen med tre assistenter, vel i fyrerne. Det var almindeligt den gang, at man blev ved med at være assistent til højt op i alderen. Hvis krigen med de lysere tider for privatbanerne ikke var kommet, var mange vel aldrig blevet



HTJs damplokomotiv nr. 7, bygget i 1901 på »Vulcan« i Maribo. Foto: Th. Stensgaard.

mere. Jeg havde mest at gøre og følte mig mest tiltrukket af assistent Westtoft og morede mig over hans galgenhumor og mange vittige bemærkninger, som især gik ud over kontorchefen. I et mindre kontor ved siden af sad så »frøkningen«, kontorassistent frk. Omøe, sidst i 30'ere.

Driftsbestyreren, ca. 50, var en stor svær mand med et rødblisset ansigt; hans udseende og også hans væsen førte tanken hen på en proprietær fra landet. Kontorchefen, noget ældre, var derimod lille og spænstig med et rødmossset ansigt, tætklippet, hvidt højskolehår og et lille studset, hvidt overskæg, skarp snærende stemme. Han var altid klædt i blå chevot og med knækflip. Han regerede i det daglige med diktatorisk myndighed og holdt sig ikke tilbage for at skælde ud på de halvgamle assistenter eller gribe telefonen og give en ældre stationsforstander en omgang. »Nu har De igen roget, Reiff!«, kunne han snøftende sige, når han vendte tilbage fra sin middagspause. »De ved jo nok, at hverken driftsbestyreren eller jeg vil have det«. Eller han kunne give samme Reiff, der havde et noget krybende væsen og derfor ofte måtte agere syndebuk, en omgang, fordi han i chefens middagspause havde ringet til denne og forelagt et opdukkende problem, netop som han var »faldet hen«, altså i middagssovnen. »De må virkelig skønne, om det er vigtigt«. Eller han kunne skælde ud over, at han ved at rode i assistenternes skuffer fandt noget arbejde, som de fik betaling for at udføre hjemme. Noget egentligt kontorarbejde lavede han ikke og havde ikke evner til. Han er kommet til mig med en kort talrække og har sagt: »Stensgaard, vil De lige lægge de tal sammen. Nu har jeg gjort det fem gange og får hver gang forskelligt«. Skrive kunne han heller ikke. Frk. Omøe fik grå hår i hovedet over hans ulæselige koncepter, som hun skulle renskrive på maskine. Der var derfor noget rastløst over ham. Tit gik han nynnende »Annette i den grønne skov« op og ned ad gulvet med hænderne på ryggen — som en gammel skolelærer. Han behandlede også personalet som skolebørn. En gang om året tog han på revision på stationerne sammen med en af assistenterne. Jeg gad vidst, hvordan han bar sig ad med f.eks. at tælle en frimærkekasse op, for noget af arbejdet har han vel måttet udføre. En lettelse var det vel, at deres komme altid var rygtedes forud, så det hele var tilrettelagt. Ellers kom han aldrig på linien. Han havde dog en måde at holde sig underrettet på. Regelmæssigt

en gang om dagen lød det fra hans kontor: »Jeg går over til værkmesteren«. »Over til oraklet i Delhi!« mumlede Westtoft. »Delfi«, rettede jeg. Det var måske en af grundene til, at jeg ikke havde succes ved banerne, at jeg med liden takt lod skinne igennem, at jeg var bedre bevændret i historien og til fremmedsprog end mine kolleger og overordnede. Nå, noget efter kom chefen tilbage, og nu vidste han en del om, hvordan den og den lokomotivfører var, og at den og den ekstramand ikke duede, og en anden var »knusende dygtig«. Populær var han absolut ikke blandt personalet, på én gang lidt til grin og alligevel stod der respekt om ham. Og dog havde han sine gode sider. Jeg glemmer ikke, at han engang, da jeg befandt mig i arkivet alene, kom ind og betroede mig, at jeg hellere måtte søge noget andet, fordi driftsbestyreren af en eller anden grund ikke kunne lide mig, hvilket han meget beklagede.

Mit arbejde bestod i at revidere stationernes »Dagligt Regnskab«, regne køre- og natpenge ud til personalet, sende rekvirerede tryksager ud til stationerne samt revision og statistik af billetter solgt i toget. Hovedkontoret havde eget kontorbud, en lille venlig bornholmer, der havde lejlighed under kontoret, så noget egentligt manuelt arbejde havde jeg ikke. Jeg havde, da jeg tog korrespondenteksamen, lært stenografi og maskinskrivning, hvilket jeg nu og da havde brug for her. Det kunne ingen af assistenterne. Desuden blev jeg undertiden sendt ud på stationerne til afløsning på helligdage, ved pludseligt opståede sygdomme eller for at lave månedsregnskab for en betrængt stationsforstander, der ikke kunne overkomme det på grund af det ved krigen forøgede arbejde. Det ville jeg gerne. Jeg var jo daglønnet. Hovedkontoret havde en weekendordning, men en af assistenterne måtte på skift blev der lørdag eftermiddag for at passe togledelsen. Det varede ikke længe, før jeg måtte gå med i den turnus med kontorchefens billigelse. Jeg forstår næsten ikke, at de betroede mig til det. Jeg var jo kun ekstraskriver. Sådan lød min titel. Og ansatte mig fast var der ikke tale om.

I de år, 1940—43, jeg var på hovedkontoret, skete der meget, grundet på den stigende trafik under krigen. På hovedkontoret blev de tre assistenter endelig overassistenter. På OHJ blev de vakante embeder i Hørve og Grevinge besat. Stationsmesteren i Fårevejle blev forstander. Men især var der en rivende udvikling på HTJ, grundet på den store tørvetraffic. Det begyndte med, at sta-

tionsbestyrerne jamrede sig over, at de ikke kunne overkomme arbejdet og måtte leve på ferietabletter. Så fik de noget mere hjælp både på kontoret og pladsen, og jeg blev ofte sendt derned til månedsregnskab. Senere blev stationsmestrene i Merløse og Dianalund forfremmet til forstandere, og senere igen blev en række ekstramænd ansat som portører.

Det var dog ikke altid så let for jernbaneledelsen med de usikre forsyningsforhold. Benzin og olie fandtes ikke, så togene kørte for en stor del med damp. Tit var man på hovedkontoret bekymret for, om en kuldampner nåede frem. Gjorde den ikke det, satte man en kakkellov op på en af de små benzinmotorvogne og fyrede med generatorbrænde, men disse »trætog« kørte langsomt og havde ringe trækraft.

Personaleudvidelserne på HTJ var påkrævet

Der var meget arbejde. Jeg husker engang, jeg blev sendt ned til Stenlille en lørdag, at tørvearbejderne, der skulle til København, stod i kø ved billetlugen til langt ud på gaden. Man måtte passe på, at det ikke kom til misforståelser ved betalingen. Det var jo ikke alle Guds bedste børn. Helt galt blev det, da banen ud til Bodal Tørvefabrik blev bygget, og der kom 16 tørvesærtog i døgnet. Da driftsbestyreren fandt på, at der også skulle være personbefordring i weekenden med hjemrejsende tørvearbejdere og bad kontorchefen rejse til København og forelægge det for en eller anden højere myndighed, da opstod der et voldsomt skænderi mellem dem til nogen morskab for os andre. Jeg husker nogle af replikkerne. Kontorchefen: »Nej, jeg skal ikke rodes ind i et billigt foretagende. Den er jo slet ikke bygget til persontransport«. Driftsbestyreren: »Nå, så må jeg jo selv«. Kontorchefen: »Ja, jeg synes da også, det er det rigtigste«. Driftsbestyreren: »Ja tak, men jeg har nok at gøre, men jeg skal huske bemærkningen«. Kontorchefen sov alligevel ikke godt næste nat, for om morgenen meddelte han personalet på kontoret: »De hørte nok den diskussion, jeg havde med driftsbestyreren i går. Nu går jeg ind og giver ham en undskyldning. Jeg synes ikke, man kan sige sådan til en overordnet.« Alligevel rejste han ikke til København, der blev persontransport, og driftsbestyreren glemte ikke bemærkningen. Nogen tid efter fik en af assistenterne opsnuset, at driftsbestyreren havde fået udvirket, at der fra Varde—Nr. Nebel banen, som

han selv var kommet fra, skulle komme en overassistent som fuldmægtig på vores hovedkontor. De var selvfølgelig ikke glade ved sådan at blive skubbet en tak bagud. Desuden var vi i forvejen et rigeligt og nærmest overkompetent personale. De fortalte det til chefen, der næsten ikke ville tro, at driftsbestyreren ikke havde talt med ham om det, men han talte også hånlige om »et vestjysk klokkefår«. Nogen tid efter kaldte driftsbestyreren os ind, og med et alfaderligt smil fortalte den store mand os om den eminent dygtige og også så venlige og rare mand, han havde fået fat i, og som vi alle ville komme til at holde af. Han skulle have været højtelsket både af personalet og befolkningen i Varde. Den nye fuldmægtig kom. Den første dag, han var hos os, var en dag med snestorm og derfor megen uorden på linien. Kontorchefen havde vældig travlt ved telefonen. Den nye mand gik der som fuldstændig overkomplet — en ubehagelig situation for ham. Nå, efterhånden fik han jo listet sig ind i det. Meningen var tydelig. Kontorchefen skulle skubbes ud. Men af med ham kunne man jo ikke blive. Han blev da også tværtimod forfremmet med titel af regnskabschef. Han, der ikke kunne regne. Hvordan det videre gik mellem dem på hovedkontoret, ved jeg ikke, for snart efter blev jeg jaget fast ned på HTJ.

Inden jeg forlader Holbæk, lidt om mit private liv dér. Det var en god tid. Jeg spiste i et livligt pensionat og havde en del venner. Var temmelig aktiv i den lokale afdeling af Dansk Vandrelaug, som dengang havde en stor tid. Var på mange herlige weekend-ture i Holbæks skønne omegn. Dengang regnede man det ikke for noget at cykle til Kalundborg, Sorø, Nexelø, ja, endog til Møens Klint. Landevejen var vor egen, som vi sang. Biler var der næsten ingen af. En enkelt tur med en noget dramatisk afslutning skal jeg omtale. Jeg var i en weekend cyklet de godt 70 km til Tisvildeleje sammen med en kammerat, nuværende ejendomsmægler Poul Weinreich, Holbæk. Søndag aften kl. 19 startede vi tilbageturen. Det var lidt sent, men vejret var fint, og nætterne lyse. Kort efter Frederiksværk punkterede mit dæk (de elendige krigsdæk). Vi lappede, men formodentlig har vi i halv-mørket fået slangen snoet, for nu punkterede den næsten uafbrudt. Vi måtte lappe gang på gang. Et sted fik vi lov til at komme ind i køkkenet på en bondegård og lappe. Klokken tre om natten bankede vi kromanden ved Langtved



Aktivitet i Dianalund. Portøren noterer torvevognene, her PFR 14927.

Foto: Th. Stensgaard.

Færgekro op. Han skulle ro os over Bramsnæsvig og var selvfølgelig godt sur. Da vi kom derover, var min cykel igen flad, men nu næsten tvang jeg Weinreich til at forlade mig, og jeg gik så alene, trækkende min cykel, de sidste 10—12 km til Holbæk. Det var lyst, da jeg drog ind gennem hovedgaden. Jeg kom hele 7 minutter for sent på hovedkontoret næste morgen, og kontorchefen så demonstrativt op på uret.

Afløser på Høng-Tølløse banen

Sommeren 1943 blev jeg forflyttet til HTJ, hvor jeg foreløbig skulle assistere stationsforstanderne i Stenlille og Dianalund, tre af ugens dage hvert sted, senere blev det til almindelig afløsning, så en tid fast i Dianalund, og så igen almindelig afløsning på forskellige stationer.

Jeg var ikke ukendt dernede. Allerede før jeg kom på hovedkontoret, havde jeg jo afløst der. Her en kort beskrivelse af stationerne og deres personale, som det var før de omtalte forfremmelser og udvidelser. Første station, Kirke Eskildstrup, hvor jeg kom en del, var indrettet på en mærkelig måde. Man kom fra perronen direkte ind i det lille oprindelige postrum, som nu var indrettet til kontor. Det oprindelige kontor havde den bestyrende ekstramand fået tilladelse til at inddrage som privat stue, men her var stadig billetlugen ud til ventesalen. Når man solgte billetter, måtte man stå bøjet over en divan. Der

stod også et klaver og helt private møbler. Det gik nogenlunde i begyndelsen, da stationen var lukket på helligdage, men så måtte man gå over til at holde den åben med den stigende trafik, og det har ikke været rart for stationsbestyreren med den hyppigere afløsning. I Store Merløse var der en stationsmester og en ekstramand. Ejendommeligt nok var han kun stationsmester, da han havde togledelsen på banen, men han var assistentuddannet og absolut kompetent. Nyrup betjentes af en ekstramand, Stenlille af en forstander plus en ekstramand. Her var jeg kommet i en periode, mens jeg var på hovedkontoret, og der var nok at rive i. Et teglværk sendte dagligt vognladninger, og tørveeventyret var så småt begyndt med 4—5 vogne daglig. Behageligt var det ikke altid. Det var en af de meget strenge vintre under krigen. I mit lillebitte iskolde værelse på afholdshotellet ringede mit vækkeur kl. halv seks om morgenen. Det behøvede kun at være kort tid, før første morgentog skulle komme, for vaskes kunne jeg ikke blive fra det bundfrosne servanstestel, og morgenmad på den tid kune jeg ikke få. Bare tøjet på og over at ordne posten til de tre budc. Derefter barbering på kontoret med lidt varmt vand i en kasserolle fra kakkelovnen og et lommespejl, og endelig var der tid til et hastigt morgenmåltid på hotellet.

Næste station, Vedde, tidligere statsbanestation, derfor stor bygning, men ringe trafik. Betjentes af en ekstramand.

Viborg

Alle ender i bukser fra

PÄHLIG'S MODE-STUDIO

DAMEKONFEKTION

St. Sct. Mikkelsgade 23 . Viborg

Tlf. 62 57 66

For Deres velvære – den moderne

HUDPLEJEKLINIK

Gothersgade 37, st. th. . Viborg

tlf. 61 38 46

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

Parkering i gården

Mangler du ideer – gå i

»SLYNGSTOKKEN«

St. Sct. Mikkelsgade 23 . Viborg

tlf. (06) 61 37 78

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

Vildbjerg

TING HUSET

Søndergade 2 . Vildbjerg . tlf. 13 24 46

Stort udvalg i brugskunst –
gaveartikler og modetøj

På gensyn i Ting Huset

Et besøg værd

VILDBJERG GRILL – BAR – PUB

Alt indenfor lækkert grill

Skal De have fest – prøv vore lækre
anretninger – platter og smørrebød

Med venlig hilsen

KITTY og ANTON JENSEN

DSBs godsbane til Sorø udgik herfra. Dernæst Dianalund med stationsmester plus en ekstramand. Den kaldtes »Det lille Helvede« på grund af overvældende og ubehagelig travlhed, men mere derom senere. Skellebjerg var ekspeditrirstation.

I Ruds Vedby var der en stationsforstander og en ekstramand. Selv om byen var anselig, og der var en del gods fra flere omliggende herregårde og fra teglværket, var arbejdet overkommeligt. Der var selvstændigt postkontor, og tørvetransport blev der aldrig meget af.

Da jeg fra hovedkontoret i 1943 blev forflyttet til HTJ, var det midt i tørveeventyrets tid. Der var tørvesærtog fra Merløse, Stenlille, Dianalund og fra teglværket, var arbejdet overkommeligt. Der var selvstændigt postkontor, og tørvetransport blev der aldrig meget af. Da jeg fra hovedkontoret i 1943 blev forflyttet til HTJ, var det midt i tørveeventyrets tid. Der var tørvesærtog fra Merløse, Stenlille, Dianalund og fra teglværket, var arbejdet overkommeligt. Der var selvstændigt postkontor, og tørvetransport blev der aldrig meget af. Det havde været mere naturligt at lade den udgå fra Vedde, men så var transporterne gået over Sorø og var tilfaldet Statsbanerne. Bodal Tørvefabrik fungerede som station. Personalet derude ekspederede selv deres fragtbrev og solgte billetter til persontransporten i weekenden. På stationen vadede man bogstaveligt talt i tørv, og mange af de indfødte samlede her til deres vinterforbrug. Nogle af togpersonalet også. Det hændte, at toget forsinkedes, fordi motorføreren, når der fløjtedes til afgang, også kravlede rundt med sin sæk. Om vinteren kunne man blot gå ud og hente, hvad der skulle fyldes i kakkelovnen, og det var ikke småting, for tørvene var tit af ringe kvalitet. Men det kunne være en fordel. Når man om aftenen havde fyldt sådan en kakkelovn op med våde tørv, var de i hvert fald ikke brændt ned næste morgen. De glødede — hvis ilden altså ikke var slukket. Personalet måtte som sagt udvides. Merløse fik en elev, Stenlille en elev plus en kontormand samt en yderligere ekstramand. De faste var jo blevet portører. Dianalund havde, da det kulminerede, foruden stationsforstanderen, en portør, halvanden ekstramand, to kontordamer og mig den halve tid.

Når der var så meget arbejde på stationen i Dianalund, også bortset fra tørvene, beroede det på Kolonien Filadelfia med nervesanatorium, sindssygeafdeling og epileptikerafdeling. Patienterne havde deres gang på stationen og måtte med deres besynderlige opførsel behandles med stor varsomhed. Det gjaldt dog ikke en vis hr. Aage, der, yderst interesseret i jernbanevæsen, var en daglig gæst og med sit belevne væsen og hvide kittel undertiden af de resjende

blev antaget for at være læge. En mindre velset gæst var Bohn, der var en slags postbud inden for selve Kolonien og derfor ofte kom brasende ind på stationen og rodede op i brevene for at tage Koloniens fra. Han led af udpræget »Sankt Vejdans« og kunne bestemt ikke forveksles med en læge. Mange andre mærkelige kom der. En gammel dame var altid, sommer og vinter, iklædt sorte gevandter fra fødderne til op over hovedet. Hun medbragte altid en stor sort paraply og en klapstol, som hun undertiden satte sig på. En dag meldte en patient sig ved billetlugen og insisterede på at ville have et fad grød. Når dertil kommer, at der var en meget stor postindlevering, som stationsforstanderen, indtil han fik rigeligt personale, selv tog sig af, er det måske ikke så mærkeligt, at også han havde fået dårlige nerver og ofte var sygemeldt. Han var venlig, men svag og uselvstændig, og ringede ved ethvert opdukkende problem rundt til de andre stationer om råd. Optræde med myndighed kunne han ikke, men han havde et åbent blik for andres svagheder og kunne tit spotte derover. Det udvendige ordnedes af ekstramand, senere portør og overportør Marius Larsen, der var en rask mand, havde nok at gøre med at fordele de sommetider op til 50 daglige vogne til tørveproducenterne. Ikke underligt, at han kunne klage over, at det undertiden svimlede for ham.

Yderligere belastende for Dianalund var det, at et af dens tørvesærtog kom kl. tre om natten, og stationen skulle være betjent både af en portør og en mand på kontoret. Forstå det, hvo der kan!!!

Som afløser opdager man, hvor forskelligt arbejdet kan udføres, f.eks. hvad angår togjournalen, den bog, hvor et togs melding, ankomst, afgang og tilbage melding noteres. I Ruds Vedby, hvor travlheden ikke var overvældende, betragtedes det som helligbrøde, hvis en notering blev glemt. I Dianalund fandtes overhovedet ingen togjournal. Sådan var det med så meget andet. Jeg blev tilbøjelig til at mene, at hvad man kunne undlade et sted, kunne man undlade overalt, men det gik jo ikke, hvis man ville undgå at komme i strid med de forskellige stationsbestyrere.

Jeg havde haft det for godt i Holbæk og savnede mine venner og de mange dejlige ture — ikke mindst, når jeg her gik tur alene ud ad jernbanelinien i min sparsomme fritid. Strengt kunne det også være med de lange cykelture, f.eks. natten efter 29. august, da der var undtagelsestilstand og jeg cyklede fra

havde værelse, i et så buldrende mørke, at det blændede mig. Jeg var indstillet på at blive standset af tyskerne og var forberedt på at forklare, at jeg var »Eisenbahner«, men det skete nu ikke. Angående disse cykelture kom jeg noget i strid med den nye fuldmægtig og tjenestefordeler, idet jeg holdt på, at det var privat, når jeg risikerede mine dyrebare krigsdæk, og han undertiden forlangte, at jeg f.eks. skulle ekspedere sidste tog i Stenlille, cykle til Ruds Vedby og tage første morgentog. Da jeg rent ud nægtede dette, sagde han, at han skulle huske bemærkningen, åbenbart et vestjysk udtryk. Måske grunden til, at jeg aldrig blev ansat.

Jeg, der måske havde udviklet mig til noget af en kværvulant, havde også nogle stridigheder med jernbaneledelsen angående min afløsning på Kirke Eskildstrup station, hvor jeg var i længere tid. Jeg var her ene mand, og stationen, der lå nærmest Tølløse, havde en meget stor toggang, idet samtlige særtog passerede. Da det var mig umuligt at nå over på kroen til måltiderne, bad jeg om mere hjælp, hvilket blev mig nægtet.

Også med stationsforstanderen i Stenlille fik jeg en voldsom uoverensstemmelse. Denne, »Stolte Henrik« eller »Den Stive«, som han kaldtes, var en myndig chef og tillige en stor kværvulant, der altid beskyldte sine ekstramænd for det værste, lige meget hvem han fik. Jeg kom i lang tid godt ud af det med ham, men til sidst ramlede det. Jeg var en aften efter en lang dags afløsning taget hjem til Dianalund med toget kl. 19, efter aftale med portøren, og nu ringede han mig op tre gange og truede mig med det værste, hvis jeg ikke straks med det samme kørte tilbage — på cykel — og blev til sidste aftentog, hvilket jeg selvfølgelig nægtede. Til sidst bad jeg min logivært sige, at jeg ikke ville tale med ham. Senere hørte jeg, at han samme aften også havde ringet til fuldmægtigen og beklaget sig, men jeg hørte ikke mere derom.

Forholdene blev ubehagelige for mig, da banen sendte ganske unge elever ned på HTJ. De følte sig som ekstraskrivere overordnede og blandede sig undertiden på meget uhøflig vis i mine samtaler med publikum. Det passede mig ikke således at komme under »drengekommando«, og efter endnu et forgæves ultimatum om fast ansættelse sagde jeg min stilling op. Der var efterhånden gode muligheder for arbejde andetsteds.

Th. Stensgaard.

NYT fra udenlandske baner

FINLAND. Finnerne bygger også nye jernbaner. Efter fjorten års arbejde åbnede for nylig en helt ny strækning i Melleminland, nemlig mellem Jämsänkoski og Jyväskylä. Den nye bane, der er 53 km lang, er en tunnellers og broer bane, idet der er 9,5 km, hvor banen går inde i bjergtunneller, den længste er 4.290 km lang. Af broer findes ikke mindre end 48.

VESTEUROPA. Trafikmønstret ændrer sig med tiden. Det viser følgende tal: I 1950 udførte jernbanerne 37,5% af den samlede persontransport og 56,0% af godstransporten. I 1976 var de tilsvarende tal 6,0% og 26,4%. I samme tidsperiode øgedes antallet af landevejsmotor køretøjer med 871%. Tallene stammer fra Vesttyskland, men angives at være repræsentative for hele Vesteuropa.

ENGLAND. De nye HST-tog, der tidligere har været omtalt i JERNBANE-**BLADET**, og som udfører en stor del af Englands InterCity-trafik, har været årsag til en tilvækst af passagerer. I 1977 steg antallet af passagerer i InterCity-trafikken med 15%. I »money« betyder det, at den samlede indtægt alene for IC-togene udgjorde 250 millioner engelske pund eller ca. 2,6 milliarder kroner.

ENGLAND-FRANKRIG. Jernbanetunnel under Kanalen mellem England og Frankrig spøger stadig. Endnu i 1978 skal de to landes regeringer tage stilling til, om en enkeltsporet tunnel skal bygges. En dobbeltsporet tunnel har man af økonomiske årsager opgivet. Hvis man beslutter sig for en enkeltsporet tunnel, betyder det en trafikintensitet på 120 tog i døgnet med en transporttid på hver 40 minutter. Tunnelbyggeriet kan afsluttes i løbet af 1985, hvis man bestemmer sig til straks at gå i gang.

VESTTYSKLAND. Folkevognsfabrikkerne i Wolfsburg er af anselig størrelse, det er vist ikke ukendt. At de også er en megastor kunde ved jernbanen, er måske mindre kendt. Siden 1948 er over 100.000 godstog afsendt fra fabrikkernes egen banegård. Daglig forlader 21 godstog banegården, ialt indeholdende ca. 4.000 biler, placeret på ca. 280 godsvogne. Månedlig afsendes 250 containerforsendelser, beregnet til oversøiske destinationer. VW-banegården består af ca. 71 km spor.

Viborg

Vær smart og moderigtigt klædt
KJOLEFORRETNINGEN

**Janett
KJOLER**

Mathiasgade 62 . Viborg . tlf. 61 00 15

Kjoler - bluser - nederdele -
bælter - tørklæder m.m.

På gensyn!

BØRNE-SHOPPEN

Stort udvalg i smart børnetøj
v/ N. E. Jensen

St. Sct. Hansgade 3 . Viborg
Tlf. (06) 61 37 37

Str. fra 0 til 10-12 år

Kør ind til

CHEVRON SERVICE

Ringvejen . Viborg . tlf. 62 45 45

Benzin - Olie - Smøring

Quick-service - venlig betjening

Husk vores kiosk

MØNT RENS

Vendersgade 2 . Viborg . tlf. 62 49 98

Selv rens - specialrens - tøj modtages
også stykvis - ruskind - gulvtæpper -
møbler - Dåbskjoler udlejes
Åben for selvbetjening alle hverdage
kl. 8-21

Med venlig hilsen

LIS og KRISTIAN MADSEN

TANLÆGE

FL. KJÆRUP

Sct. Mathiasgade 16-18, 1. sal th.

Viborg . Tlf. (06) 61 18 22

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

De specielle udenlandske
samt danske retter får De i

MØLLEGÅRDENS CAFETERIA

Eckersbergsgade 20 . Århus

Tlf. 12 94 90

Få en pot billard - eller en svingom

På gensyn! EVA og RUDI

Bag den gode smag

KLØVERPARKENS BAGERI

Jordbrovej 11 . Århus . tlf. 16 92 74

Alt i lækkert brød og kager

KRISTA's BRUGSKUNST

Skanderborgvej 86

8000 Århus C.

TANDLÆGE

A. WOLTERS

Fredens Torv 8 . Århus C

tlf. (06) 13 91 66

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



JØRN FILTENBERG OPTIK

Optometrist - Specialoptiker

Banegårdsplads 16 (ved SAS) . Århus

Telefon 13 77 22

Gå ikke over åen efter vand -
vi har det hele

MEJERIUDSALGET

Gustav Wiedsvej 25 og

BRØDUDSALGET

Samsogade . Århus . Tlf. 13 41 59

Friske og datomærkede varer

Med venlig hilsen

ELLEN og ALLAN

(Nye indehavere)

Man køber the og kaffe i
specialforretningen

JAVA BRÆNDERIERNE

Guldsmedegade 1 . Århus . tlf. 12 69 01

Friskmalet kaffe - pulver kaffe -
Fineste the-blanding efter Deres ønske

Husk vor lørdagskaffe

SE HER

- er De træt af eller har De for travlt
til vinduespolering - trappevask - bil-
vask - havearbejde - gadefejning - sne-
skovling - hovedrengøring og meget an-
det. Mangler De en barnepige, en til
at handle for Dem eller øn til at se
efter huset og vande blomster, mens
De er bortrejst - så ring til os. Vi ord-
ner det billigt og effektivt for såvel
private som firmaer m.m. Ring i dag og
få Deres tilbud.

CR HUSSERVICE

Århus - Telefon 10 53 13

Hvor etatens og andet godtfolk mødes

RESTAURANT

»SKIPPERHUSET«

Havnegade 48 . Århus . tlf. 12 40 94

Åben hver dag kl. 10-24

På gensyn!

HANNE NØBBE

SALON »HOLBERG«

Frederiks Allé 116, 1. sal . Århus

tlf. 12 53 37

Alt indenfor moderne hårpleje
Spec.: moderne klippeteknik for ham
og hende.

På gensyn!

ARLA SIMONSEN

Er De lækkersulten - så gå i

FRISKO GRILL BAR

Tordenskjoldsgade 25 . Århus

Alt i lækkert grill

Is - Soft ice

Ingen opgave er for stor

CHRISTIANSBERG AUTO

Randersvej 123 . Århus . tlf. 16 87 65

Salg - service - reparation - opretning

Spec.: VW - Fiat

På gensyn!

IVAN NIELSEN

Hvor venner mødes

HVALROSSEN

Skolegade 26 . Århus . tlf. 13 27 15

Lad også dette blive Deres fristed

Åben hver dag hele ugen kl. 11-2

Venlig hilsen

INGER og HANS GUNDERSEN

Nænsom og skånsom - så er det

SWEVI RENS

Hj. af Skanderborgvej/Kongsvangs Allé

Århus . tlf. 14 78 08

rens og pres - skindrens - gardinrens
fra dag til dag - reparationer udføres -
hurtig levering

20% på uniformer

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

Fredericia

Vi handler i

KIOSK WESTEND

Norrebrogade 35 . Fredericia
tlf. 92 41 49

Alt i dag- og ugeblade
skriveartikler – tobaksvarer m.m.

Aut. tipsforhandler

Snebjerg

in – bo

Enggårdsvej 11 . Snebjerg . Herning

Specialforretning – gardiner – tæpper –
hvidevarer – senge

Gardin- og tæppeservice:
(07) 16 21 30

Vore servicevogne kommer overalt –
dag eller aften

Vi tager også gerne mål, syr og monterer og giver Dem et uforbindende tilbud på det færdige resultat

Privatbanernes driftsresultater:

Vemb–Lemvig–Thyborøn Jernbane:

	1978	1977
Antallet af rejsende	307.568	276.136
Indtægten af personbefordring	kr. 1.712.170	1.463.054
Vægten af befordret gods og kreaturer	tons 44.379	41.911
Indtægten af befordret gods, kreaturer, rejsegods, banepakker og post	kr. 2.164.815	1.649.367
Den samlede driftsindtægt	kr. 4.769.452	3.779.853
Den samlede driftsudgift*)	kr. 7.526.538	6.867.623
Det endelige resultat)	kr. ÷ 2.757.086	÷ 3.087.770

*) Excl. pensionsudgifter.

Underskuddet for driftsåret 1977 kr. 3.974.432 incl. pensionsudgifter — er dækket af staten med kr. 2.915.102 og amtet og kommunerne med kr. 1.059.330.

Skagensbanen:

	1978	1977
Antal passagerer	599.488	560.875
Indtægt af personbefordring	kr. 3.091.996	2.833.891
Vægt af befordret gods	tons 12.387	15.582
Indtægt af godsbefordring	kr. 749.033	677.808
Samlet driftsindtægt	kr. 4.590.047	4.208.598
Samlet driftsudgift	kr. 7.315.108	6.671.900
Driftsresultat	kr. ÷ 2.725.061	÷ 2.463.302

Gribskovbanen:

	1978	1977	Udsl. i pct.
Antal rejsende	986.135	899.323	+ 9,7
Indtægt af personbefordring	kl. 4.024.008	3.675.759	+ 9,5
Vægt af befordret gods	tons 10.931	9.882	+ 10,6
Indtægt af befordret gods	kr. 1.716.855	1.658.358	+ 3,5
Samlet driftsindtægt	kr. 7.345.743	6.530.422	+ 12,5
Samlet driftsudgift*)	kr. 11.316.758	10.757.344	+ 5,2
Driftsresultat*)	kr. ÷ 3.971.015	÷ 4.226.922	

*) Eksklusive reguleringstillæg til pensionister og bidrag til pensionsordninger.

Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane:

	1978	1977	Udsl. i pct.
Antal rejsende	1.444.937	1.325.346	+ 9,0
Indtægt af personbefordring	kr. 6.755.883	6.163.295	+ 9,6
Vægt af befordret gods	tons 173.266	155.831	+ 11,2
Indtægt af befordret gods	kr. 3.952.240	3.157.963	+ 25,2
Samlet driftsindtægt	kr. 12.399.349	10.920.650	+ 13,5
Samlet driftsudgift*)	kr. 18.429.791	15.963.869	+ 15,4
Driftsresultat*)	kr. ÷ 6.030.441	÷ 5.043.219	

*) Eksklusive reguleringstillæg til pensionister og bidrag til pensionsordninger.

Lad også dette blive Deres fristed

»HUMLESTUEN«

Snebjerg . Telefon 16 12 90

– hvor etatens og andet godtfolk mødes

På gensyn!

IRMELI og BENT

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

PRIVATBANENYTT

ØSTBANEN er det nye navn for ØSJS – Østsjællandske Jernbaneselskab. Navnet har i flere år været anvendt i praksis, men generalforsamlingen den 2. juli på Hårlev Kro konfirmerede navnet, så det nu er banens officielle navn. 100 år og 1 dag kom banen altså til at hedde Østsjællandske Jernbaneselskab!

ØSTBANEN fejrede som tidligere omtalt her i bladet 100 års jubilæum den 1. juli, og denne foregik med megen festivitas, idet der fra DJK var rekvireret hele 2 damptog, det ene bestående af bl.a. det 100-årige damplokomotiv

Aarhus og omegn

DANCE SHOP

Volden 4 . Århus . tlf. 12 19 60

Specialbeklædning til ballet –
gymnastik – yoga – og meget andet

Kig ind!

Stedet for moderne hårpleje

CENTER SALONEN

Lystrup Centervej – Telefon 22 27 61

Moderne klippeteknik
Naturlig permanent

På gensyn i Centersalonen

herre & damesalon

Et besøg værd

Marstrandsborg Grill Bowleren

Thorvaldsensgade 1 – Århus

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

Åben hver dag fra 11–23

Telefon 12 70 47

Venlig hilsen – Betty og Kan-Wing
LUKKET MANDAG

Køb kød hos den rigtige slagter

Slagtermestrene KIRSTEN og JENS SEJL

Højhuset . Illerupvej 38 . Århus
Tlf. 16 89 38

Kød – flæsk – alt i hjemmelavet pålæg
Velhængt mørt oksekød
Sild – ost – salater
Køb det bedste – det gør vi

Et varigt minde er den personlige
sang – det klarer

MIDTJYSK SATS-CENTER

Brendstrupvej 41 . Århus . tlf. 10 17 88

Konfirmationer – bryllupper
firmafester – privatfester o.s.v.

Alt i tilbehør – kig ind – eller
ring efter prisliste

Hvor venner mødes

BODEGA »SVALEREDEN«

Rosengade 12 . Århus . tlf. 19 95 05

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

De finder altid friske planter
og blomster i

BLOMSTERFORRETNINGEN

Harald Jensens Plads – Århus
Tlf. 19 62 88

Blomster udbringes gerne

ABSALON

Flytteforretning og budcentral

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

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

Statsaut. Fodterapeut

ELSE VESTERBY

Fredensgade 31 – Århus

Konsultation efter aftale

Tlf. (06) 12 44 24 mellem 8–16

Stedet for moderne hårpleje

SALON »HENNING«

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

Spec.: moderne klippeteknik

Ring venligst og aftal tid

Lukket onsdag

På gensyn! SALON HENNING

Køb kød hos den rigtige slagter

HASLE KØDFORSYNING

Viborgvej 150 . Hasle . tlf. 15 61 03

1. kl.s kød – flæsk – altid mørt og vel-
hængt oksekød til bøffer og stege –
hjemmelavet pålæg og salater
– Køb det bedste – det gør vi –

Med venlig hilsen

JONNA og JØRGEN CHR. LARSEN

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

Friske tilbud i

Frukt – 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

SKAADE EJENDOMSKONTOR

Oddervej 79 . Højbjerg . Tlf. 27 24 44

Flere års erfaring

Med venlig hilsen

INGA DOMBROWSKI –
GUNVER LAURSEN

Profa farver overalt

HØJBJERG FARVEHANDEL

Oddervej 61 . Tlf. 27 07 44

Specialisten i farver, væg og gulv
På gensyn!

ERLAND NIELSEN

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

fra Østbanens åbning, ØSJS Nr. 2 »KJØGE« og de ligeledes 100-årige vogne, kupévognen ØSJS D 11 og godsvognen ØSJS E 26. Mennesketilstrømningen var trods dårligt vejr stor, og der var i det hele taget så meget halloj, som kun den slags arrangementer kan skabe. Det var i det store og hele en succes.

ØSTBANEN fik ved receptionen den 2. juli overrakt en gave af personalet. Den bestod af et relief, der efter sigende skulle forestille damplokomotivet »KJØGE«. Relieffet, der er lavet af smedjern, er ophængt på sydsiden af Hårlev stationsbygning.

FRA KLUBBERNE

IBK har atter fået nyt lokomotiv, denne gang dog kun stillet til rådighed af et interesseret medlem. Det drejer sig om et Pedershåb-lokomotiv fra Oldebjerg Teglværk i nærheden af Sorø. Lokomotivet er sporvidde 700 mm og bygget af Pedershåb i Brønderslev i 1943. Oldebjerg Teglværks bane er fortsat i drift, og her anvendes nu et motorlokomotiv, bygget af Kastrup Maskinfabrik i 1948.

(Tipvognen)

NORSK JERNBANEKLUBB, NJK, har fejret sit 10 års jubilæum, idet klubben stiftedes den 29. maj 1969. NJK har samme formål og intentioner som de tilsvarende klubber i Sverige (SJK) og Danmark (DJK m.fl.), nemlig at udvide interessen for jernbaner og jernbanedrift, samt at arbejde for bevaring af historisk jernbanemateriel.

NJK ejer i dag af historisk materiel 3 damplokomotiver, mens 3 andre er stillet til disposition for klubben af Norges Jernbanemuseum og Norsk Teknisk Museum. Desuden råder man over 3 elektriske lokomotiver, hvoraf kun ét — NSB El 5.2039 — er køreklart, men til gengæld meget smukt restaureret. Sidstnævnte er stillet til NJKs rådighed af Norsk Teknisk Museum.

Ud over lokomotiver har NJK naturligvis også et antal vogne af forskellig art, desuden motorvogne (2).

NJK har på jubilæumsdagen mange ønsker for fremtiden, og man håber fortsat på at kunne vinde udbredelse, så klubbens fortsatte arbejde kan styrkes.

MØDESTED

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

Tirsdag den 28. august kl. 19.30

SHS afholder medlemmøde i Frederiksberg Kommunebibliotekets Foredrags-sal, Solbjergvej 23 ved Frederiksberg S-banestation.

Lørdage den 1. og 8. september

Søndage den 2. og 9. september

ÅRHUS FESTUGE. MHVJ kører damp-tog med HV 3 mellem Århus Ø. og Lystrup efter følgende køreplan:
Århus Ø. afg. 12.25 13.25 15.25 16.25
Lystrup afg. 12.55 13.55 15.55 16.55
Køretiden er ca. 15 minutter, og der standses ikke undervejs.

Lørdag den 1. og søndag den 2. september

Veteranstævne i Roskilde.

Tirsdag den 25. september kl. 19.30

SHS afholder medlemsmøde i Frederiksberg Kommunebibliotekets Foredrags-sal, Solbjergvej 23, ved Frederiksberg S-banestation.

DØDSFALD

Barb I. K. Jensen,
fh Ho, 93.

Lkf N. P. Wejrup,
fh Ng, 90.

Vopsm A. M. Sørensen,
fh Fh, 85.

Vkm V. Nielsen,
fh Gb, 85.

Tgf M. O. Lauritsen,
fh Rd, 85.

Elf David Valentin,
fh Kh, 82.

Tgf E. Remmer,
fh Kh, 70.

Ktc B. Vejøl,
fh Anlæg, 67.

Tesp H. P. E. Christensen,
Tjæreborg, 58.

Lkf G. Voldum,
Str. 57.

Randers

Tag med hjem eller spis det her

KINA GRILL

Storegade 10 . Randers . tlf. 43 58 21

Alt i grill – kinesiske specialiteter – Prøv vor specialitet »Lykkelig familie« Det er os med de store grill-kyllinger På gensyn! KINA GRILL

Man spiser godt på

ØSTERVOLD CAFETERIA

Østervold . Randers . tlf. 42 90 18

Her får De maden uden ventetid God veltillavet Dagens middag 2 retter – frisk kaffe med hjemmebag

Åben mandag–fredag 6–22

lørdag 7–22 – søndag lukket

På gensyn! TOMMY VIFTRUP

Mad for den kræsne

SPECIAL SMØRREBRØD

Østervold . Randers . Tlf. 42-77-17

Lækkert frisksmurt smørrebrød til hverdag og fest

Små lune retter – Anretninger

Åben mandag–fredag 6–22

lørdag 9–22 – søndag 11–22

Med venlig hilsen HANNE RØNNEBERG

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

BOGHJØRNET

Jernbanehistorie om endestationen for Jydske Længdebane

Samtidig med at den jyske længdebanes endestation i Frederikshavn, den gamle stationsbygning fra 1871, til efteråret afløstes af en ny lov og moderne stationsbygning i forbindelse med baneforlægning af den sidste strækning til Frederikshavn, udkommer ca. 1. oktober bogen »Frederikshavn Jernbanestation«.

Bogen er et stykke spændende jernbanehistorie om Vendsysselbanen, den jyske længdebanes sidste strækning på knap 82 km fra Nørre Sundby til endestationen i Frederikshavn.

Banen blev åbnet den 15. august 1871 af kong Christian den 9., og efter køreturen fandt de officielle festligheder sted omkring en gallamiddag i den nye remisebygning i Frederikshavn.

Det var det første større jernbaneanlæg herhjemme, der blev udført af danske entreprenører, og det skete ikke uden sværds slag og dramatik. Den oprindelige station med pakhuse og remise har fungeret til i år, da den nye banegård, opført i forbindelse med en omfattende baneforlægning, afløser de gamle tidstypiske stationsbygninger, der nu nedrives.

Bogen beretter om Vendsysselbanens bygning, dens historie og betydning for en hel landsdel gennem mere end 100 år, og om stationen, der nok var endestation, men også porten mod havet og Norden. I specielle afsnit omtales de gamle bygningers arkitektur og særlige indretning, der kan fortælle noget om arbejdsforhold, ordensregler og meget andet i jernbanens barndom. Med de gamle bygninger forsvinder et stykke kulturhistorie, som man i bogen forsøger at fastholde en del af i tekst og billeder.

Bogen, der er på 72 sider og koster 68 kr., er rigt illustreret med både nye og gamle fotos og tegninger. Teksten er skrevet af redaktør Lauge Bock. Nye fotos: Peter Haagen. Tegninger og tilrettelæggelse: Henrik Bygholm. Produktion: Nordtryk og Frederikshavn Bogtrykkeri.

MODELLBAHN-ELEKTROMECHANIK.
160 sider, ill. DM 8,00.

DAMPFLOK-ARCHIV.
280 sider, ill. DM 19,80.

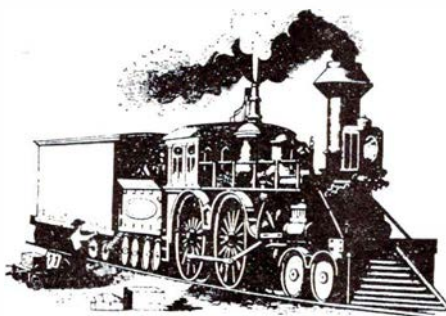
EISENBAHN-BAU, WEICHEN.
260 sider, ill. DM 24,00.
Transpress, Französische Str. 13/14,
DDR-108 Berlin.

Atter tre fine bøger fra forlaget, som har specialiseret sig i fag-bøger for fagfolk. Modelbanen er tilgodeset i såvel den første som den sidste af de nævnte bøger, som beskæftiger sig med byggeteknik i stort og småt. Den midterste er en nøje gennemgang af lok-typer fra byggerække 01 til 39. Der er mange fine illustrationer, tegninger såvel som fotos, omend fotosiden nok bærer for meget præg af at være »pænt« fremfor fyldt med det liv, som er kendetegnende for jernbanen. Til gengæld er bøgerne billige.

CREATIVE LAYOUT DESIGN
124 sider, ill. Kalmbach Publishing
Co., 1027 North Seventh Street,
Milwaukee, WI 53233. § 11,95.

Dette er bogen for byggeren, som vil ofre megen tid og omhyggelighed på sin modelbane. Bogen tager i flere afsnit direkte udgangspunkt i nuværende eller tidligere amerikanske baner, ofte med komplicerede anlæg som stærke stigninger med skiftende køreretning, stationer med flere sporvidder o.s.v. Der er mange fotos fra det virkelige jernbaneliv, illustrerende tegning og fotos af modelbaner. Der er tillige mange spændende detaljer, så her er noget at gå i gang med.

jas.



Humørspalten

I HISTORIETIMEN

— Karl, kan du sige mig, hvor længe Trediveårs-krigen varede?

— Øh.. øh..

— Hvor gammel er en elleveårs dreng?

— Elleve år.

— Hvor længe varede trediveårs-krigen så?

— Elleve år!

—0—

Faderen gav sin lille søn et par temmelig høje stylder i femårs fødselsdags-gave - trods moderens protester. — Han falder og slår sig, sagde hun.

— Han skal lære at klare sig selv. Et par stylder vil lære ham en hel del om livet: Man skal stå på egne ben, man skal prøve igen og igen, og man skal tage de skrammer, der kommer.

Næste dag, da faderen kom fra jobbet, spurgte han: — Nå søn, har du lært noget om livet i dag?

— Det kan man godt sige. Stylderne er blevet stjålet.

—0—

Ved et jubilæum mødtes to studenterkammerater, den ene var blevet læge, den anden advokat. De kom til at diskutere livet i almindelighed og undlod ikke at skyde på modpartens profession. Så sagde lægen:

— Det være langt fra mig at kalde alle advokater for »vinkelskrivere«, men du må da indrømme, at sagførergerningen ikke ligefrem er egnet til at gøre menneskers børn til engle.

— Næh, næh, måske, svarede advokaten, — jeg vil i hvert fald indrømme, at det er lægegerningen meget bedre egnet til.

—0—

Det var en far, der talte formanende til sin søn og sagde:

— Du skal tage eksempel efter din onkel. For 20 år siden rejste han til København med et par hullede støvler. I dag har han en million.

— Jamen far, hvad vil han dog med alle de støvler?

Historien minder os om danskamerikaneren, der var en tur hjemme i det gamle land. Lidt pralende sagde han:

— Da jeg rejste til Amerika, havde jeg kun en skjorte. I dag har jeg en million.

Tilhørerne var behørigt imponerede, indtil en af dem forsigtigt spurgte.

— Er de alle sammen med fast flip?

—0—

Aarhus og omegn

Kør ind til

CHEVRON SERVICE STATION

Chr. d. X's vej 180 – Højbjerg

Tlf. 14 36 49

Alt til bilen – Husk vor kiosk

Deres bil er i kyndige hænder hos

TOTAL AUTO

Montanagade 29 . Århus C.

Tlf. 13 64 22

Reparation – Opretning
køb/salg
HV og SV

Kør ind til

CHEVRON SERVICE

Ndr. Strandvej 125 . Risskov

Tlf. 17 51 52

Benzin . Olie . Smøring . Quick Service

Husk vor velassorterede kiosk

Trænger De til at slappe af – gå i

RESTAURANT RØDE KRO

Skanderborgvej 206 . Viby J.

Tlf. (06) 14 13 84

Her får De en hurtig og venlig
betjening og møder gode venner

Vær sikker kørende – det klarer vi

M. V. AUTO

Ny Munkevej 74 . Århus . tlf. 13 79 86

Speciale: Værksted for Fiat og Renault

Med venlig hilsen

PER MADSEN – ELMER VILLUMSEN

Bag den gode smag

MØNSTERBAGERIET

Hovedgaden 72 . Brabrand . tlf. 26 02 32

Har De specielle ønsker
laver vi gerne det

Den moderigtige frisure
får De i vores nye damesalon

»FRISØRSALONEN« for ham og hende

Sonnesgade 3 . Århus . tlf. 19 69 66

Husk tidsbestilling i damesalonen –
men ikke i herresalonen

På gensyn!

THOMSEN og CHRISTENSEN

Kør ind til

UNO-X

Jens Baggesensvej 27 . Århus

Tlf. 16 00 22

Benzin – Olie – Smøring
Autoværksted med rimelige priser
Husk vor kiosk med det store udvalg
Med venlig hilsen

Mekaniker ULF ARNDAL

TANDLÆGE

OLE ERRBOE

har startet praksis i klinikfællesskab
med tandlægerne Inge og Knud Rex

Vibycentret 20 A . Viby . Tlf. 14 63 11

Hornslet

De kan altid finde en gaveidé i

ELSE BRUGSKUNST

Byvej 15 . 8543 Hornslet

Tlf. (06) 99 55 75

Hørning

Hvor maden er i topklasse

SPISERESTAURANT

PINDS MØLLE

Hørning . tlf. (06) 92 24 70

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

På gensyn!

SPISERESTAURANT PINDS MØLLE

Løgten

En hilsen fra

LØGTEN BLOMSTER

Grenåvej 788 . Løgten . 8541 Skødstrup
telefon 99 18 04

Altid friske blomster og planter

Din vogn er i kyndige hænder hos

LØGTEN AUTOVÆRKSTED

Grenåvej 780 . Løgten . tlf. 99 25 73

1. kl.s kvalitetsarbejde udføres

Ring og bestil – vi er hurtige og kvikke

På gensyn!

JENS LARSON

Hobro

Aut. vand- og gasmester

KNUD ROSLIN

Birkevej 2 . Hobro . Tlf. 52 49 00

Værksted: Banegårdsvej 44

Alt indenfor vand-, varme-,
Blikkenslagerarbejde – nyt og
reparation udføres gerne

Indhent tilbud på 1. kl.s arbejde

Lad os arrangere Deres fester

BENT SMØRREBRØD OG DINER TRANSPORTABLE

Skibsgade 20 . Hobro . (08) 52 21 81

Smørrebrød – platter – god daglig
middag – kylling m. pommes frites –
pølser – hot dogs. Alt er hjemmelavet –
og kun én kvalitet – den bedste

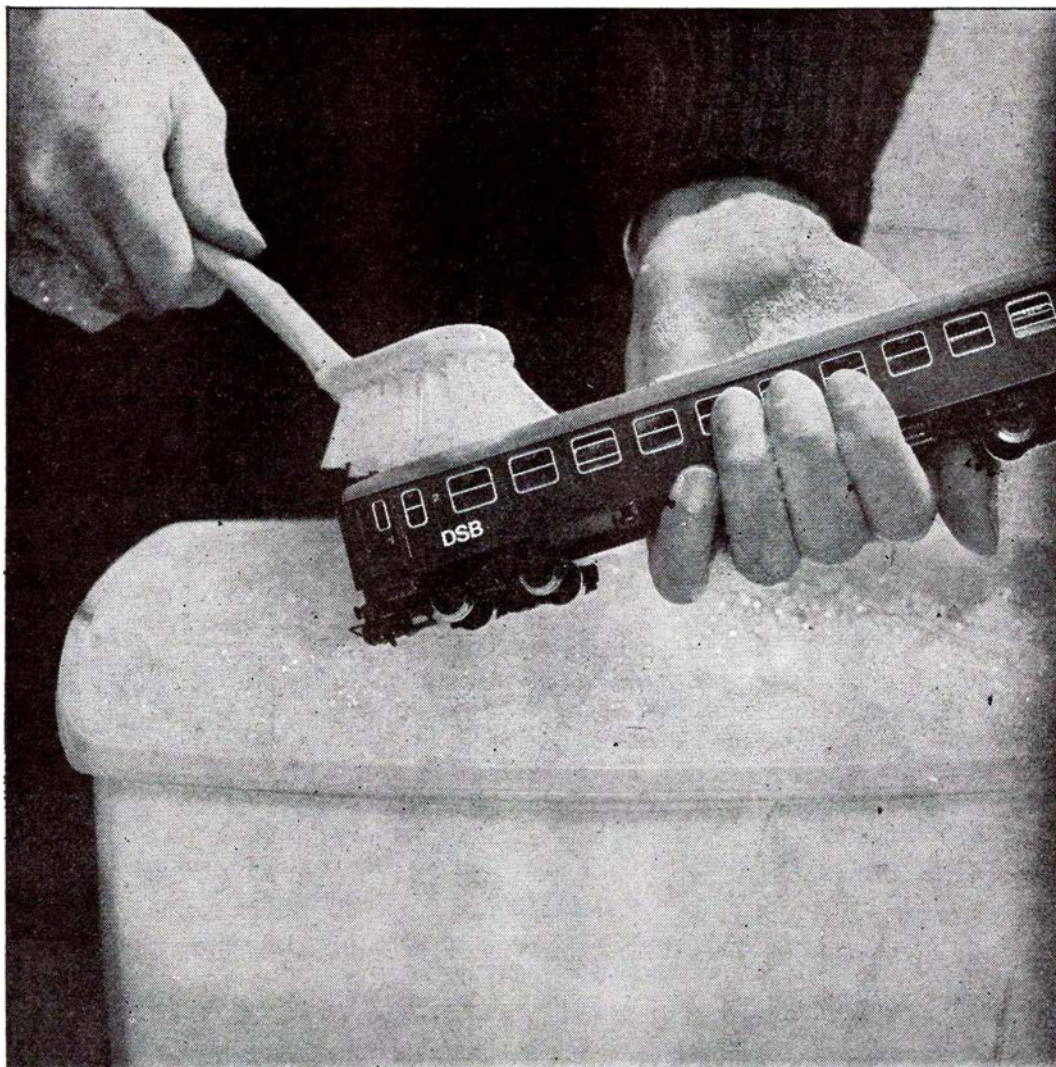
Med venlig hilsen Kok Bent Johansen

Autoriseret Seat- og Zastava-forh.

»AUTONILA«

Løgstørvej 59-61 . Hobro

Telefon (08) 52 44 55



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