

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 21

5. NOVEMBER 1952

52. ÅRGANG

NYT TØJ

til Statens og
Kommunens
Funktionærer

uden Udbetaling!



Til Herrerne:

Kamgarnshabitter a/
Maal **208,00**
Færdige Habitter
258,00
Vinterfrakker
234,00

Til Damerne:

Vinterulsters m/Silkefoer.... **198,00**
Elegante Frakker i Mohair... **268,00**
Teddy Bear m/Silkefoer, et Væld af Farver..... **288,00**
Vende Cotton Coat i Silkepoptine
118,00

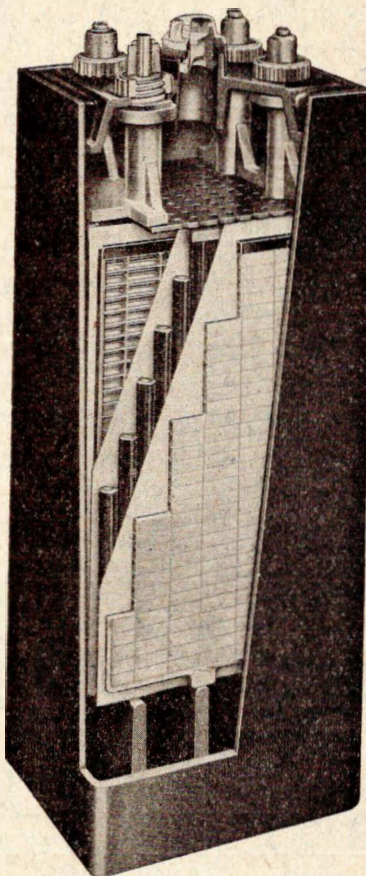
Købesummen afdrager De over 6 Maaneder og betaler blot første Rate, naar De modtager Tøjet.

J. ALBERTSEN

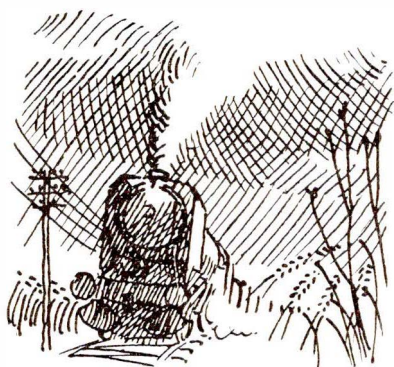
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Exide AKKUMULATOR CENTRALEN A/S

Mynstersvej 6, København V
Tlf. Central 8198 - 11348



Chloride TUBULAR
BATTERIER



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 21 - 52. ÅRGANG

5. NOVBR. 1952



Indhold:

Var det sabotage?	257
Nordisk nyt — Norge	258
Den forestående revision af signalreglementet	259
Tyske personvogne til Chile	265
Den gensidige Uheldsforsikringsforening	265
Landsoplysningsudvalget	267
Indsamlingen til den syge kollega	267
Det første lokale samarbejdsudvalg	267
Under DLF	267
Tak	267
Opmærksomhed frabedes	267
Ande- og flæskespil	267
Personalia	267
Nye adresser	268
Medlemslisten	268
Frimærkesamlere	268
»Skandinavien-Ekspressen«	268
Lokomotivmændenes Enkekasse	268



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Var det sabotage?

Tirsdag den 28. oktober stadfæstede Højesteret den ved Østre Landsret, den 13. oktober 1950, afsagte dom i sagen mellem vor organisation og direktør Erik Willumsen. En afgørelse vi i dag står lige så uforstående overfor som for omtrent 2 år siden.

Det var den 27. marts 1945 vi fik dette uønskede mellemværende med hr. Willumsen, hvis to sønner brød ind på vort Ferie- og Rekreativshjem ved Kalundborg og udøvede, hvad vi må betegne som et ganske meningsløst hærværk. Med stokke knuste de ruder, spejle, lamper m. m. samt tømte ildslukningsapparaternes syre ud over gulvene. En vandalisme, som i hele sin uhygge rystede enhver, og som da også gav anledning til, at drengenes mor efter den første besigtigelse bad sig fritaget for at deltage i den gennemgang, der blev foretaget af håndværkmestrene, thi som fruén udtrykte sig: »Jeg kan ikke holde ud at se disse uhyggelige ødelæggelser een gang til«. Og således var alle, der den gang så hjemmet, ilde berørt, fordi den på alle måder gennemførte ensartede montering af hjemmets værelser, som var resultatet af 20 års ihærdigt arbejde og sparsommelighed, hvortil hver enkelt lokomotivmand havde ydet et bidrag, så skammeligt var spoleret, og det endog på en tid, hvor erstatning ikke kunne fremskaffes. Selv i dag, syv år efter, har vi ikke kunnet rette skaden op.

Det var derfor såre naturligt, at fru Willumsen ud fra de almindelige principper om hæderlighed og velanstændighed straks tilbød foreningen erstatning for de ødelæggelser, drengene havde forvoldt, ligesom det var rimeligt, at erstatningssummens størrelse fastsattes efter de daværende forhold med hensyntagen bl. a. til anskaffelsesmuligheder. Og således blev det da også ved medvirken af sagkyndige vurderingsmænd og juridisk bistand på begge sider. Summen fastsattes til 7000 kr., og alt var gensidig forståelse, og man skiltes i fuld enighed og under samme venskabelige forhold, som havde hersket under hele den triste sags behandling mellem parterne.

Dette forhold mellem os og familien Willumsen forblev uforandret i tiden fremover. Først i 1948, tre år efter, indtraf der en ændring heri fra hr. Willumsens side, idet han positivt gav udtryk for, at vi skulle tilbagebetale det af hans hustru erlagte erstatningsbeløb, fordi foreningen havde modtaget summen to gange. Dels havde vi fået det af Willumsen, dels havde krigsforsikringen — efter Willumsens opfattelse — udbetalt beløbet i forbindelse med erstatningen for tyskernes beslaglæggelse, der fandt sted den 9. april 1945. En uhyrlig påstand, som da også måtte og kunne afvises, bl. a. med erklæring fra krigsforsikringen. Da denne fremgangsmåde ikke var holdbar, og en anmeldelse til kriminalpolitiet blev tilbagevist af dette som ubegrundet, søgte hr. Willumsen beløbet udredet af krigsforsikringen, der dog ikke var villig hertil — i hvert fald ikke i første omgang — fordi man ikke ville anerkende hærværket som sabotage. På et senere tidspunkt og efter lange forhandlinger, de to parter imellem, blev det skete af krigsforsikringen henført under sabotage. To skønsmænd, udpeget af krigsforsikringen, foretog herefter, efter aftale med foreningen, en besigtigelse af feriehjemmet og kom til det resultat, at erstatningen beløb sig til 3.800 kr. Det skal her bemærkes, at skønsmændene, hvad der ligger i sagens natur, kun har vurderet ud fra, hvad en ny lampe, et nyt spejl osv. ville kunne købes for, men uden at tage hensyn til den ubodelige skade, feriehjemmet ved denne fremgangsmåde led og stadig lider, fordi den samme vare ikke kunne fremskaffes i den kvalitet og det udseende, der betingede et feriehjem, som det så ud før hærværket blev begået.

Men nu — altså i 1950 — forelå den officielle erklæring om, at det, feriehjemmet havde været udsat for, var sabotage, og krigsforsikringen udbetalte 3.800 kr. til Willumsen. Vi forstår stadig ikke, med hvilken motivering, det er henført under dette begreb, der var betegnelsen for de fornemste handlinger indenfor den danske fri-

Norge.

Nye hastighedssignaler i Norge.

På Sörlandsbanen mellem Nelaug og Kristiansand er der nu opsat en ny type hastighedssignaler for kurver, sidespor, stationer osv. Signalerne er foreløbig opsat på prøve og er udført som trekantede gule skiver. Bundfarven består af et lysreflekterende stof som virker efter »katteøje«-princippet, det er mikroskopiske glasperler, som ved hjælp af et klæbestof er påsmurt et aluminiumsunderlag. Signalerne giver et stort, men samtidig et behageligt reflekslys og er let synlig på lang afstand, de er udstyret med store sorte tal, som angiver kørehastigheden, et 7-tal for 70 km, 8 for 80 osv. Signalerne er hensigtsmæssig placeret, hvor de lettest kan ses, enten på højre eller venstre side af linjen. Signal for nedsættelse af kørehastigheden er placeret 200 m foran en kurve og det trekantede signal vender spidsen nedad. Signal for øgning af hastigheden står ved kurvens afslutning og vender spidsen opad, man kan derfor på lang afstand af det lysende signals stilling afgøre, om farten skal reduceres eller øges fra et bestemt punkt på linjen. De nye signaler har utvivlsomt store fordele fremfor de nuværende, der er placeret et stykke foran kurven og dækker flere efterfølgende kurver og omfatter i almindelighed længere kørestrækninger, og desuden er tallene dobbelt så store som på de gamle kurvevisere. Lokomotivpersonalet ser derfor de nye signaler som en betydelig forbedring for at lette orienteringen på linjen. De vil skabe større tryghed, mere jævn kørsel, rigtigere bremsning og dermed bedre behandling af materiel og skinner. Vi ser gerne, at vi får denne signaltype snarest muligt overalt i distriktet. (*Lokomotivmands Tidende*).

hedsbevægelse, der på det tidspunkt næppe havde givet denne meningsløse gerning sit blå stempel. Mon dog ikke mange vil give os ret i, at knuste vinduer, manglende spejle, ituslåede lamper og lamper m. m. ikke var nogen hindring for tyskernes overtagelse af en bygning til deres hjemløse og forsultne landsmænd. Hvorimod det var mere sandsynligt, at tyskerne slet ikke ville beslaglægge ferie-hjemmet, fordi dette alene er indrettet til sommerbeboelse, hvorfor ingen af værelserne kan opvarmes. Denne opfattelse var da også almindelig på egnen og indenfor organisationen. Virkelige sabotører og frihedskæmpere — hvoraf der også fandtes en del indenfor Raklev kommune og Kalundborg by — afholdt sig utvivlsomt derfor fra et angreb på hjemmet for ikke at henlede besættelsesmagtens opmærksomhed på »Klintebo«, hvor drengene boede med deres mor, og som kan udnyttes hele året rundt, fordi det opvarmes overalt ved centralvarme. Lad derfor gå, at den slags drengestreger eventuelt kunne opnå sympati i besættelsesårenes første dage, men på det tidspunkt, hvor feriehjemmet led overlast, var frihedskampen et organiseret hele, og de, der virkelig deltog deri, vidste, hvilke midler der skulle til for at forhindre fjenden i fremmarch, og det var så sandelig andre og mere fornuftbetonede midler end de, der anvendtes den 27. marts 1945 på feriehjemmet. Med det kendskab den danske lokomotivmand har til sabotage — og vi må vel i al beskedenhed, ud fra det antal sabotager, som fandt sted på jernbanernes område og som drejede sig om tusinder, have lov til at sige, at vi hører til dem, som har nogen erfaring — finder vi det trist, at disse drenge i dag kan smykke sig med sabotørtitlen.

Da hr. Willumsen først var kommet så vidt, at han havde fået udbetalt omtalte 3.800 kr., anlagde han ved Landsretten sag mod foreningen med krav om yderligere 3.200 kr. og fik heri medhold. Beløbet blev naturligvis herefter omgående udbetalt modparten. Da det af dommens præmisser fremgik, at fru Willumsen ikke, som af os antaget, havde betalt erstatningen, fordi hun ønskede at gøre en af hendes sønner forvoldt skade god igen, men fordi hun havde følt sig truet, fandt foreningen det nødvendigt at forelægge sagen for Højesteret, der imidlertid stadfæstede Landsrettens kendelse. Uanset om fru Willumsen frivilligt erklærede sig villig til at erstatte skaden, blev der under proceduren givet udtryk for, at såvel DLF som overretssagfører Jacobi burde have været klar over, at når det ikke var muligt at komme i forbindelse med hr. Willumsen på det tidspunkt, hæværket fandt sted, skyldtes det, at han var »gået under jorden«. Også over for denne påstand står vi uforstående. Hvis vi overhovedet havde haft ureelle hensigter, kunne fru Willumsens sparsomme omtale af sin mand af os været antaget at skyldes mange andre årsager. Ligeså uforstående er det for os, at vi kan dømmes for, hvad fru Willumsen tre år efter, kommer og siger, hun dengang troede, nemlig, at vi ville anmelde hendes drenge til tyskerne. Ingen andre mennesker i dette land ville få en sådan opfattelse. Selv modpartens sagfører udtalte under proceduren, at han naturligvis ikke troede, Dansk Lokomotivmands Forening eller overretssagfører Jacobi ville foretage et sådant skridt, og alligevel bliver fru Willumsens »jeg troede« lagt til grund for domsafsigelsen.

Under hele denne sags behandling har overretssagfører Jacobi stået alene som foreningens vidne. Vort andet vigtige vidne, daværende sekretær Emil Kuhn, afgik desværre ved døden den 21. maj 1948, altså før afgørelsen blev lagt i rettens hænder. Fra foreningens side kan der naturligvis ikke foretages yderligere i sagen. Højesteret har talt, og vi må tage kendelsen til efterretning, hvor uforståelig den end er for os og vedblivende vil være for alle danske lokomotivmænd.

Undrende har man ofte stået overfor faldne afgørelser i efterkrigstidens opgør med besættelsesårenes mange forhold, og efterhånden, som vi fjerner os længere og længere væk fra disse uhyggelige dage, tvivler man mere og mere på retfærdighedens indflydelse i de enkelte tilfælde.

Den forestående revision af signalreglementet

Ved afdelingsingeniør *Wessel Hansen* Signalvæsenet

Efterhånden som stort set alt andet indenfor Danske Statsbaner tages op til revision for at gennemgå en modernisering, fordi tiden og udviklingen er løbet fra det, er det naturligt, at også signalreglementet kommer til behandling og bliver ført å jour med tidens krav. Man har derfor indenfor Statsbanernes Signalvæsen under samråd med Maskinafdelingen gennem ca. fem år arbejdet med dette problem og er nu så langt fremme med ændringsforslaget, at det nye reglement kan forventes sat i kraft indenfor en overskuelig fremtid. Det var oprindeligt hensigten, at det nye skulle have haft gyldighed fra dette efterår, men forskellige forhold har bevirket en udsættelse heraf. Under sagens behandling har foreningen været repræsenteret på en del af møderne. Forinden overgang fra det gamle til det nye vil personalet naturligvis få en fyldestgørende instruktion i de ændringer, der er foretaget.

Herudover vil der i »Vingehjulet« fremkomme artikler, der omhandler dels be- væggrundene til, at man ønsker et nyt signalreglement, dels princippet i nyordningen. For at sikre, at alle lokomotivmænd får lejlighed til at læse disse artikler, vil de — også efter opfordring fra Generaldirektoratet — ligeledes blive bragt her i bladet.

I overensstemmelse hermed bringer vi den første artikel af afdelingsingeniør Wessel Hansen, Signalvæsenet.

Vort nuværende signalsystem er på mange områder hensigtsmæssigt, og det er f. eks. ikke sjældent, at udenlandske jernbanefolk udtaler sig anerkendende over den måde, hvorpå vi ved indkørselssignaler angiver »kør« og »kør igen- nem«. Adskillige steder i udlandet er det nemlig således, at eet grønt lys er et »finere« signal end to grønne lys, og dette er dels ulogisk, dels medfører det en komplikation af signalstrøm- løbene o. lign., idet man nødvendigvis må have sikkerhed for, at overbrænding af en lampe ikke resulterer i et »finere« signal end det indstillede.

På den anden side indeholder vort nuværen- de signalreglement bestemmelser, som er uhen- sigtsmæssige for en hurtig og smidig afvikling af toggangen, og som ikke har deres sidestykke i udenlandske baners reglementer. Det gælder f. eks. hovedreglen om, at et planmæssigt gen- nemkørende tog skal standse foran et indkør- selssignal, der viser »kør«.

Udvidelsen af vort S-baneområde har med- ført, at visse strækninger har fået en efter vore forhold meget stærk trafik. Allerede nu er det ene dobbeltspor mellem København og Hellerup udstyret med signaler, som muliggør en tids- afstand mellem to S-tog på $3\frac{1}{3}$ minut, men den- ne kapacitet er ikke tilstrækkelig, når der ind- træffer uorden i toggangen, idet det da varer for længe, inden normale tilstande påny er op- rettet. Ved den kommende udvidelse af toggan-

gen på Holte-linien vil disse forhold naturligvis forværres.

Også uden for S-banens område findes der strækninger (f. eks. strækningerne København— Roskilde og Nyborg—Fredericia), som er util- strækkeligt udstyret med signaler, dersom der under højtidstrafik o. lign. skal kunne tilrette- lægges en hensigtsmæssig kørsel.

De omtalte forhold har medført, at man i slutningen af 1947 påbegyndte overvejelser med hensyn til en ændring af signalreglementet, idet man anså det for uomgængeligt nødvendigt at foretage en modernisering af dette reglement, inden man påbegyndte anlægsarbejder for au- tomatiske linieblokanlæg i en større stil, end det hidtil har været almindeligt her i landet. I den- ne og en følgende artikel er det hensigten dels at give en nærmere begrundelse for de ændrin- ger, der nu står for at skulle sættes i kraft, dels at fremdrage de vigtigste af de nye regler.

Bortfald af fremskudte signaler på visse strækninger

Kørsel med korte tidsafstande mellem to- gene kræver, at afstanden mellem de enkelte hovedsignaler skal være forholdsvis lille. Alle- rede nu er afstanden mellem hovedsignalerne på S-banen sådan, at man enkelte steder ikke har kunnet opstille fremskudte signaler, uanset

at sådanne signaler i henhold til gældende regler kræves.

Fremskudte signaler opstilles i dag efter følgende hovedregler:

Ved strækningshastigheder fra og med 75 km/t til og med 100 km/t kræves fremskudt signal opstillet 400 m foran indkørselssignaler, mellembloksignaler og dækningssignaler på fri bane.

Ved strækningshastigheder over 100 km/t kræves fremskudt signal opstillet 800 m foran indkørselssignaler, mellembloksignaler og dækningssignaler på fri bane.

En nedsættelse af de nuværende tidsafstande mellem på hinanden følgende tog måtte i henhold til det foran nævnte forventes at medføre, at antallet af dispensationer for udeladelse af fremskudt signal måtte forøges væsentligt, fordi et fremskudt signal naturligvis ikke kan anbringes foran et hovedsignal, det ikke tilhører. I øvrigt burde der sikkert også her i landet fastsættes et mindstemål for afstanden mellem et hovedsignal og et derpå følgende fremskudt signal, idet der kan opstå en faresituation, dersom et tog møder et hovedsignal på »stop«, og der i kort afstand bag hovedsignalet findes et fremskudt signal, som viser grønt blinklys.

Statsbanernes administration har ved revisionen af *SIR* ønsket at bibeholde og håndhæve det hidtil gældende grundprincip, hvorefter tog med hastigheder på 75 km/t og derover skal have avertering om et hovedsignals stilling gennem »forsignalisering«. Denne signalisering kan ske enten som hidtil ved anvendelse af fremskudte signaler eller ved et hovedsignal,

der indrettes til at avertere det efterfølgende hovedsignals stilling; altså samme princip, som i en årrække har været anvendt i Belvedere og Kongsvang.

Reglerne vil herefter være således:

Ved strækningshastigheder fra 75 km/t og derover kræves forsignalisering.

enten A:

ved fremskudte signaler, som opstilles foran indkørselssignaler, mellembloksignaler og dækningssignaler på fri bane efter samme principper som hidtil,

eller B:

ved avertering gennem det forudgående hovedsignal; et sådant hovedsignal kan altså foruden »stop« vise:

»kør«, hvilket betyder, at der er eet interval frit, d. v. s. at der er frit til næste hovedsignal, men at dette må påregnes at vise »stop«,

»kør igennem«, hvilket betyder, at der er mindst to intervaller fri, d. v. s. at der er frit til næste hovedsignal, og at dette viser »kør« eller »kør igennem«.

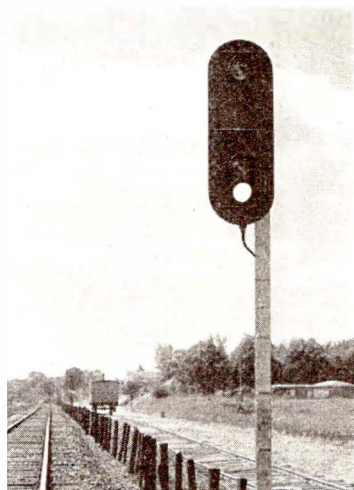
Gruppe B's signalbegreber bliver vist på følgende måde:

Ved strækningshastigheder til og med 90 km/t angives:

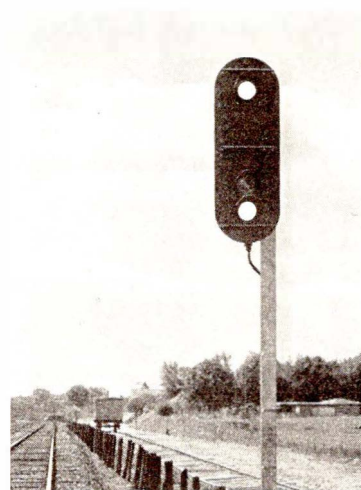
»kør« ved eet grønt, fast lys og

»kør igennem« ved eet grønt blinklys.

Afstanden mellem sådanne hovedsignaler vil kunne variere mellem 300 og 1000 m.



Mellembloksignal »kør«:
Eet grønt, fast lys.



Mellembloksignal »kør igennem«:
To grønne, faste lys lodret over hinanden.

Der opstilles afstandsmærker (signal nr. 105) på normal måde efter de hidtil givne forskrifter.

Ved strækningshastigheder over 90 km/t angives:

»kør« ved eet grønt, fast lys og

»kør igennem« ved to grønne, faste lys lodret eller skråt over hinanden. I særlige tilfælde dog ved eet grønt blinklys skråt over eet grønt, fast lys.

Signalafstanden mellem hovedsignalerne vil på fri bane kunne variere mellem 1000 og 2000 m; på stationsområder mellem 600 og 2000 m. Afstandsmærker opstilles på normal måde.

Når man har anset det for ønskeligt at kunne vise »kør igennem« på forskellig måde alt efter strækningshastigheden, skyldes det økonomiske hensyn, idet der på S-baner med små signalafstande bliver tale om et stort antal hovedsignaler, og i fremtidige S-banetunneller kun ved væsentlige merudgifter kan skaffes plads til og synlighed for så store signaler, som anvendelse af to grønne lys kræver.

De fuldstændige regler for farvers anvendelse i hovedsignaler bliver:

Signalbegreb	Betydning
eet rødt, fast lys	stop
eet rødt, fast lys lodret over eet brandgult, fast lys	stop
eet rødt blinklys	stop og ryk frem
eet grønt, fast lys	kør
eet grønt, fast lys lodret eller skråt over eet brandgult, fast lys	kør
eet grønt blinklys	kør igennem
to grønne, faste lys lodret eller skråt over hinanden	kør igennem
eet grønt blinklys skråt over eet grønt, fast lys	kør igennem

Som følge af den udvidede anvendelse af hovedsignaler, der giver oplysning om et efterfølgende hovedsignals stilling, vil det — for i videst muligt omfang at skabe ensartede regler på samme strækning — blive tilstræbt at indføre disse signaler over en *hel* strækning. På strækninger, hvor ordningen kun gennemføres delvis, bliver der anbragt et skilt »F« på de hovedsignaler, som efterfølges af et fremskudt signal. Et sådant skilt betyder, at det signal, som

skiltet sidder på, *ikke* giver avertering om næste hovedsignals stilling, men at der følger et fremskudt signal.

I denne forbindelse er det værd at bemærke den omstændighed, at Statsbanerne på et ret tidligt tidspunkt gik ind for anvendelsen af daglyssignaler, og at man nu har tilstrækkelige erfaringer med denne signaltipe. Dette kommer nu Statsbanerne til gode, idet man nødvendig udfører moderne automatiske linieblokanlæg med armsignaler, bl. a. fordi de bliver for dyre og komplicerede samt giver anledning til uforholdsmæssig mange fejl.

Retningsviseres ændring til hastighedsvisere

Værdien af de nuværende retningsvisere er blevet taget op til behandling, og der er blevet foretaget en undersøgelse af, i hvor stor udstrækning man i udlandet anvender retningsangivelse og hastighedsangivelse.

Til belysning af forholdene i udlandet kan eksempelvis nævnes, at amerikanske signalsystemer i første række tager sigte på at angive kørehastigheden, og at amerikanske signaler kan angive følgende hastigheder:

Fuld strækningshastighed: På hovedbaner 160 km/t.

Begrænset hastighed: 72 km/t.

Middelstor hastighed: 48 km/t.

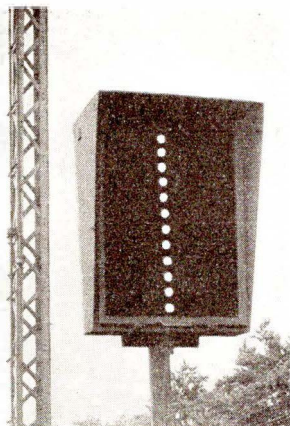
Lav hastighed: 24 km/t.

Indskrænket hastighed: under 24 km/t.

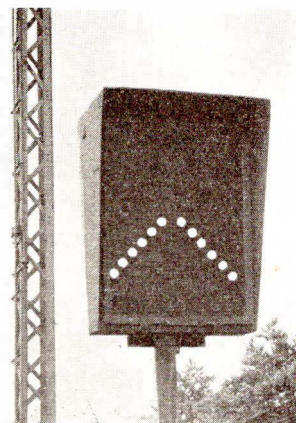
Det er klart, at et signalsystem, der giver lokomotivførerne så vidtgående oplysninger angående den tilladte kørehastighed, er betydelig bedre end vort nuværende signalsystem med retningsvisere, hvor man kun ad indirekte vej får kendskab til, hvilken hastighed en station må befares med. På større knudestationer o. lign. vil retningsvisere endda ofte slet ikke kunne give oplysning hverken om sporbenyttelse eller om hastighed. Det kan yderligere nævnes, at i Vesttyskland og Holland indføres for tiden signalsystemer, der i nogen grad minder om amerikansk praksis.

Ved SIR's revision vil retningsviseren som følge af de omtalte grunde bortfalde, idet den erstattes af en hastighedsviser, der angiver den hastighed, som er tilladt ved et togs indkørsel eller gennemkørsel på en station. Der vil blive følgende signalbegreber i forbindelse med »kør« eller »kør igennem« fra et indkørselssignal:

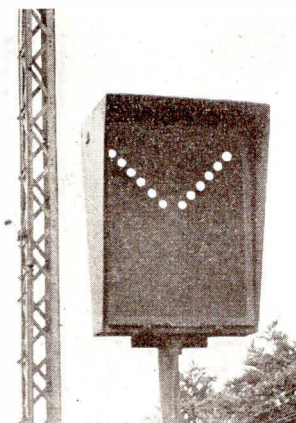
Hastighedsviser, som tilkendegiver:



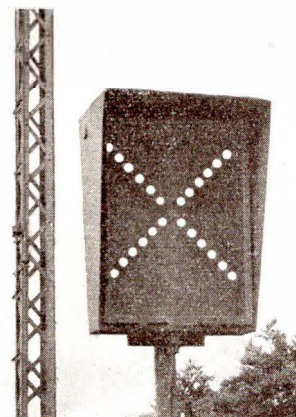
»Høj hastighed«



»Middelhastighed«



»Lav hastighed«



»Afkortet togvej«

»Høj hastighed« tilkendegiver, at den i henhold til tjenestekøreplanen, La eller særlig meddelelse tilladte hastighed ad togvejen er 75 km/t eller derover.

»Middelhastighed« tilkendegiver, at den tilladte hastighed ad togvejen er 50 km/t.

»Lav hastighed« tilkendegiver, at den tilladte hastighed ad togvejen er 30 km/t.

»Afkortet togvej« tilkendegiver,

at den tilladte hastighed ad togvejen er 30 km/t,

at togvejen er væsentlig kortere end stationens øvrige indkørselstogveje, og

at sporet umiddelbart bag togvejens endepunkt kan være besat, henholdsvis spærret ved en sporstopper eller lignende.

(En simpel huskeregel for de to midterste signalbegreber: Den opadvendte pilespids angiver en større hastighed end den nedadvendte pilespids.)

På stationerne Daugaard, Fredericia rangerbanegård og Lyngby, hvor den i henhold til tjenestekøreplanen tilladte indkørselshastighed ad visse togveje er lavere end 30 km/t, vil hastighedsviseren være *slukket* ved signalgivning for indkørsel til de pågældende spor. Den tilladte hastighed ad disse togveje vil blive angivet på et firkantet, hvidt skilt med sporbetegnelse og hastighed i sort farve. Skiltet anbringes på eller ved indkørselssignalet og vil i mørke blive belyst under omhandlede signalgivning.

I øvrigt bemærkes, at en slukket hastighedsviser må passeres, men hastigheden må da ikke overstige 15 km/t. Bestemmelsen er altså helt forskellig fra den, der i dag gælder for en slukket retningsviser.

Men hensyn til det nye signal »afkortet togvej« bemærkes, at man har villet give lokomotivførerne et entydigt signal for de tilfælde, hvor der køres ind til en togvej, som er væsentlig kortere end andre togveje på samme station. Således vil togvejen til spor 4 på Tommerup station for tog fra Odense blive signaliseret ved »afkortet togvej«, og det samme vil blive tilfældet ved indkørsel fra Ordrup til spor O på Klampenborg station.

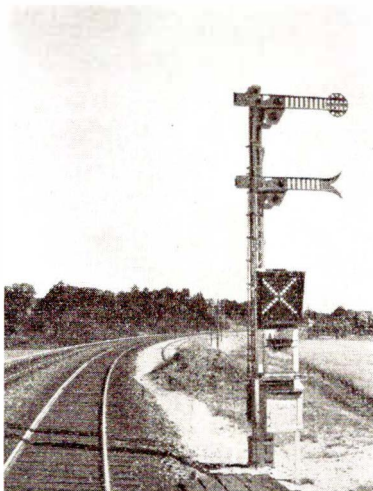
Ved »afkortet togvej« vil man endvidere (ligesom i udlandet) have mulighed for at opnå en bedre udnyttelse af en række knudestationers perronspor, og dette er allerede nu strengt på-

krævet, fordi man har indført hyppigere toggang med korte tog og korte overgangstider. Således vil Langaa, Struer, Odense og København L få »afkortede togveje«, det vil i denne forbindelse sige indkørsel til perronspor, hvor indkørselstilladelsen kun gælder til et sted omtrent ud for midten af perronen. Sådanne togveje *endepunkt* vil blive markeret ved et rødt lys fra et såkaldt perronudkørselssignal, således som omtalt nedenfor.

Ved overgangen til anvendelse af hastighedsvisere vil man endvidere afhjælpe et her i landet længe følt savn. Det hænder, at et signalanlæg på en station er i uorden eller ikke må benyttes, og dette medfører med nugældende bestemmelser, at togene skal tages ind ved telefonisk indkørselstilladelse eller indrangering. Begge metoder er tidsspildende og ikke særlig betryggende for lokomotivførerne, idet disse ikke har signalmæssig sikkerhed for, at sporskifter, der skal befares, har tungetilslutning og er fastholdt. I udlandet har man derfor i adskillige år benyttet et særligt signal (engelsk »calling-on«; tysk »Ersatzsignal«) til at meddele lokomotivføreren, at forsigtig indkørsel er tilladt. Det tilsvarende nye danske signal benævnes:

»stop og ryk frem«, og det vises fra indkørselssignalet ved »stop« i forbindelse med et lysende kryds fra hastighedsviseren.

I denne forbindelse bør nævnes, at »stop og ryk frem« også vil kunne gives fra signaler uden hastighedsviser, f. eks. fra mellemblok-signaler og udkørselssignaler på automatiske



Signalet »stop og ryk frem« vises fra indkørselssignalet ved »stop« i forbindelse med et lysende kryds fra hastighedsviseren.

linieblokanlæg, idet signalbegrebet her fremkommer ved, at det pågældende signals røde, faste lys ændres til rødt blinklys, jfr. foran.

Perronudkørselssignaler

På stationer, hvor der foretages forholdsvis megen rangering i togvejssporene, har det altid været et problem, hvorledes man skulle sikre sig imod, at der blev rangeret ud i en indstillet togvej. Ganske vist er det på større stationer ofte muligt i ret stor udstrækning at udføre dækning af togveje i forhold til rangerbevægelser ved hjælp af sporskifter, men en sådan dækning har det dels af pladshensyn, dels af bekostningshensyn aldrig været muligt at gennemføre fuldstændigt. Fra distrikternes side er der derfor gennem flere år blevet fremsat ønske om, at togveje, der ikke kunne dækkes ved hjælp af sporskifter, skulle dækkes ved hjælp af signaler, såfremt rangerarbejdet på pågældende station var af et sådant omfang, at et forbud mod rangering ud mod et ventetogs togvej ville berede alvorlige vanskeligheder. Under hensyn til disse ønsker og for at opnå en bedre udnyttelse af perronsporene på visse stationer, jfr. foran, har man indført de såkaldte »perronudkørselssignaler« (navnet er i og for sig ikke tilfredsstillende, fordi det ikke helt angiver formålet med signalet, men et bedre navn har man ikke kunnet finde).

Perronudkørselssignalet er en art kombination af et stationsbloksignal for udkørsel (bloksignal inden for stationsområdet), et togvejssignal for udkørsel og et dværgsignal. Grundprincippet ved det nye signal er, at det viser farvet lys, når det gælder for togbevægelser, og hvidt lys, når det gælder for rangerbevægelser.

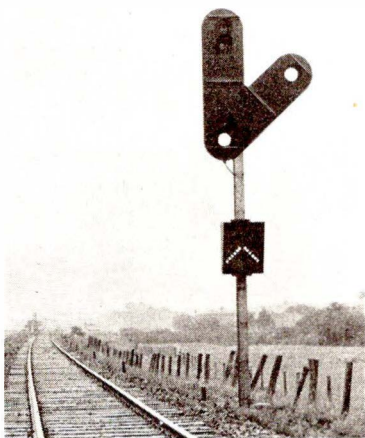
Da perronudkørselssignalerne som regel bliver placeret på steder, hvor dækningssignaler hensigtsmæssigt kan opstilles, er signaltypen indrettet med et antal ufarvede lys, der kan vise samme signalbegreber, som nu benyttes ved dværgsignaler. Perronudkørselssignalet kan endvidere benyttes i forbindelse med omtalte signalbegreb »afkortet togvej«, idet rødt lys fra et perronudkørselssignal angiver den afkortede togvejs endepunkt.

Et perronudkørselssignal benyttes også til at angive, hvilken udkørselstogvej der er stillet. Signalet er i denne henseende for så vidt mere fuldkomment end et togvejssignal, idet grønt, fast lys angiver, at togvejen til udkørselssignalet er indstillet, medens grønt blinklys angiver

ver, at togvejen også gælder forbi udkørselssignalet, der viser »kør« eller »kør igennem« (bemærk, at grønt blinklys ligesom ved fremskudte signaler og hovedsignaler, der på strækninger med tilladt hastighed til og med 90 km/t angiver næste hovedsignals stilling, betyder, at næste signal viser »kør« eller »kør igennem«.

Hovedsignaler med forgreningsangivelse

Allerede for flere år siden blev det på fremskudte signaler nødvendigt at signalisere, hvorvidt det på en station med forgrenede gennemkørselstogveje var den mindst krumme eller den mest krumme gennemkørselstogvej, der var indstillet. Man bibeholdt dengang indkørselssig-



*Indkørselssignal med forgreningsangivelse:
2 grønne, faste lys skråt over hinanden
(»kør igennem« ad afvigende togvej).*

nalerne uændrede, idet man da ikke var overbevist om det hensigtsmæssige i at benytte daglyssignaler som hovedsignaler. Imidlertid er forholdene nu ændret, og det er derfor naturligt, at indkørselssignalerne foran stationer med forgrenede gennemkørselstogveje udformes i overensstemmelse med princippet i de fremskudte signaler.

Kørsel »efter signalerne«

I indledningen er allerede omtalt den nugældende uhensigtsmæssige bestemmelse om, at et gennemkørende tog, der på en station kun får »kør«, skal standse. Denne bestemmelse vil nu bortfalde, og man forventer herved at opnå bedre afviklingsforhold for trafikken end hidtil.

På stationer med udkørselssignaler, hvor sporanlæg m. v. egner sig derfor, vil man tillade,

at der fra indkørselssignalet vises »kør« for gennemkørende tog. På disse stationer bliver derfor den hidtidige gennem sikringsanlæggene tilvebragte spærring mellem »kør« fra udkørselssignalet og »kør« fra indkørselssignalet for gennemkørselssporet ophævet. Gennemkørende tog kan altså fremtidigt tages ind på sådanne stationer og der afvente, at udkørselssignalet stilles. En sådan signalisering betegnes ved »gradvis gennemkørsel«, og den vil også kunne finde anvendelse i de tilfælde, hvor indkørselssignalet af en eller anden grund (f. eks. bekostningsmæssige) ikke er forsynet med gennemkørselsangivelse. D. v. s. at den særordning, der f. eks. benyttes i Hellerup for gennemkørende godstog til og fra Lersøen — jfr. TIB — bliver almindelig anvendbar.

Når den nugældende bestemmelse om, at et planmæssigt gennemkørende tog skal betragte et indkørselssignal »kør« som et stopsignal, generelt bortfalder, skal lokomotivføreren for et planmæssigt gennemkørende tog i intet tilfælde standse sit tog foran et indkørselssignal, der viser »kør«, medmindre det skønnes, at der er givet forkert signal (f. eks. til en anden banelinie end den, toget skal benytte). Stationspersonalet får derfor alene ansvaret for, at der gives rigtigt signal og kan ikke regne med, at en lokomotivfører vil opdage, om der f. eks. er givet indkørselssignal til et forkert spor, idet der set fra lokomotivføreren standpunkt kan være tale om en tilsigtet ændring af sporbenyttelsen.

Afsluttende bemærkninger

Hensigten med SIR's revision har, som det vil forstås, i første række været at tilvejebringe tidssvarende signaliseringsmetoder, men tillige har det været hensigten, at de mange særordninger, der efterhånden har været taget i brug, enten skulle bortfalde eller optages som almenregler i SIR.

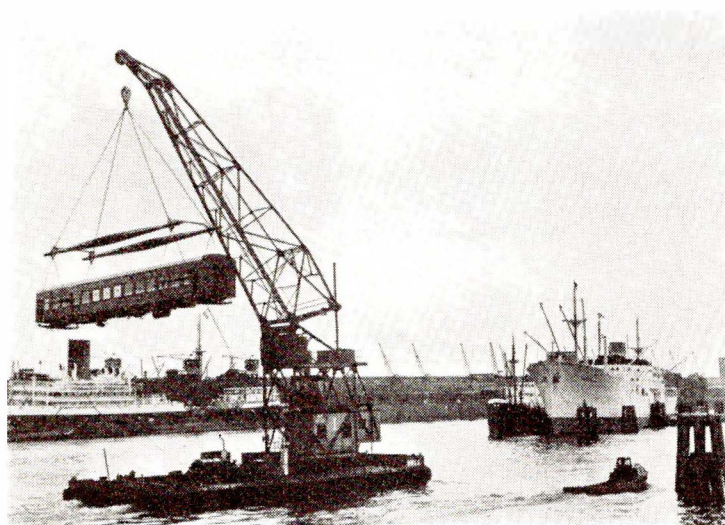
Som ved alt nyt vil der vel også med de nye SIR-bestemmelser opstå visse begyndervanskeligheder — måske vil der også være dem, der mener, at det kunne være gjort på en bedre måde. De, som har haft med udformningen af de nye bestemmelser at gøre, mener imidlertid at have taget alle rimelige hensyn og stoler fuldt ud på personalet »i marken«, når bestemmelserne skal føres ud i livet.

Usikkerhed skulle der ikke kunne opstå, når det blot erindres, at grundbestemmelserne for *signalfarvers anvendelse ikke er ændret.*

Machinenfabrik Augsburg - Nürnberg A G (MAN) har i ordre at bygge 30 hurtigtøgsvogne til Chiles Statsbaner. De første 6 vogne er klar til levering, og afsendelsen af dem sker pr. skib fra Hamburg's havn. hvorfra billedet er hentet.

Vognene er svejsede stålvogne og er bygget som een stor passagerafdeling med 124 siddepladser og med gennemgående midtergang. Herved adskiller de sig især fra de nyere stålvogne til DSB, som har gennemgående sidegang. Et andet særpræg ved dem er, at de ingen døre har på forperronerne. Der er kun dør til passagerafdelingen. Iøvrigt er vægten af den tomme vogn 30 t, længden og bredden ca. 22 m, henholdsvis ca. 3 m. Til levering af 24 volts jævnstrøm til belysning er der en generator, og desuden findes et nikkel-cadmium batteri på 50 amp.

Tyske personvogne til Chile



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for DSB's personale

(Fortsat.)

En forsikret anmeldte i december 1951 at have været ude for »et par fald forud for 1945«, og som nu havde forårsaget, at han havde pådraget sig en broklidelse, idet han en dag i 1951 havde måttet træde hårdt i pedalerne. På dette grundlag måtte vi svare, at der ikke i det oplyste var grundlag for erstatningskrav.

Forøvrigt er vi ved at komme temmelig langt ud, hvad angår lumbago, hekseskud, hold i ryggen og hvad nu de forskellige navne er. Vi har fra DfU fået oplyst, at man dér yderst sjældent anerkender disse tilfælde som hørende under ulykkesforsikringen, det er sagt til os, at det er en meget farlig vej, vi er inde på. Vi har derfor taget os for at se noget nærmere på de tilfælde af lumbago, der anmeldes. Unægtelig er der adskillige, der ikke just kan siges at opfylde forsikringsbestemmelsernes ord om, at skader skal være sket ved »en ydre voldsom årsag, der på fysisk, tilfældig og pludselig måde rammer den forsikrede . . .«.

I flere tilfælde har vi, når der i henhold til anmeldelsen ikke har foreligget sådanne omstændigheder, svaret, at vi kan anerkende tilfældet, hvis DfU gør det.

Til slut nogle ord om forsikringsbestanden:

Død: 20.537.500 kr., det er + 991.000 kr.

Invaliditet: 33.156.000 kr., et + på 1.585.000 kr.

Dagpenge: 4. dag: 14.940 kr., det er et + på 759 kr.

22. dag: 1.623 kr., det er en stigning på 6 kr.

I det hele taget hører til sjældenhederne, at der tegnes forsikringer i B-klassen, det er kun med nød og næppe, vi kan holde tilgangen på højde med afgang.

Som tidligere år er en meget væsentlig del af

tilgangen af nye medlemmer sket på ganske få tilidsmænds foranledning, og een enkelt tegner sig for broderparten heraf. Vi har for at animere til livligere virksomhed udarbejdet en vejledning, som vi har tilsendt vore repræsentanter, og på bordene her ligger et eksemplar, som måske kunne tjene til, at der også på arbejdspladserne andre steder i landet blev gjort lidt mere for tilgang.

Vi har, som før nævnt, 8142 medlemmer, hvoraf de 540 er pensionister; der er således langt endnu, inden vi får blot halvdelen af dem, der kan være medlemmer.

Med disse bemærkninger skal jeg på styrelsens vegne overlade beretning og regnskab til repræsentantskabets bedømmelse og forhåbentlig godkendelse.

Maskinarbejder P. Jørgensen. Jeg er indforstået med, at man efter 5 års forløb tilintetgør en sag, men det af forretningsføreren nævnte tilfælde giver mig anledning til at forespørge, om man trods alt ikke bør genoptage sagen, forholdet er nemlig det, at den pågældende er afskediget på grund af tilskadekomst. Der ligger i sagen en udtalelse fra Direktoratet for Ulykkesforsikring og fra finansministeriet, hvilket efter min opfattelse betinger, at også vor forening yder erstatning.

Var enige i, at man burde spare de ret kostbare brochurer, fordi personlig henvendelse har større virkning og skaffer flere medlemmer. Mente, at der burde gøres mere for at finde de rigtige folk til at agitere for foreningen og henviste bl. a. til, at »Vejlekassen« gennem de senere år havde haft held til at få gode repræsentanter og dermed stor tilknytning.

Carl Schmidt, Nyborg. Takkede for den meget stilfulde jubilæumsfest i anledning af 50 års dagen for foreningens beståen. Der var dog den malurt i bægeret, at repræsentantskabets medlemmer selv måtte betale den fornødne tjenestefrihed. Var der-

for taknemlig, fordi styrelsen nu fremsatte forslag om godtgørelse. Anbefalede repræsentantskabet at vedtage forslaget. Fandt, at det ville blive en dyr foranstaltning, såfremt foreningen optog kvinder som medlemmer, thi der må regnes med, at der skal føres en særlig kontrol med deres sygedage i lighed med, hvad sygekasserne foretager.

Maskinarbejder Aage Hansen, Nyborg. Glædede sig over, at kvindespørgsmålet havde været til behandling inden for styrelsen og mente, at denne burde genoptage dette, thi det er særligt de selverhvervende kvinder, der trænger til en forsikring af den karakter, vi kan yde dem.

Gjorde sluttelig opmærksom på, at der havde været god fremgang i tegningen af nye medlemmer blandt personalet ved værkstederne i Nyborg.

Forretningsføreren replicerede, idet han udtalte: Det er muligt, der for sagen i Aarhus foreligger en afgørelse fra finansministeriet, men der foreligger ikke noget om, at der er ydet invaliditetserstatning fra Direktoratet for Ulykkesforsikring. Men iøvrigt har vi som nævnt forlængst tilintetgjort sagen, og enhver må være enig med os i, at denne garanti må vi have for at kunne yde den pågældende nogen erstatning.

Jeg forstår godt, at det er lettere at tilslutte sig »Vejlekassen«. En ung mand kan altid henvise vor forenings repræsentanter til de gældende sygelønsbestemmelser og pege på, at der oppebæres løn under sygdom. Derimod stiller det sig anderledes med begravelsen, som han under alle forhold skal have. Hertil kommer, at de fleste repræsentanter, der tegner for uheldsforsikringsforeningen, også tegner livsforsikringer, og det synes at være betydeligt nemmere at interessere ungdommen for den sidstnævnte art. Hvor beklageligt det end lyder, kan vi inden for ledelsen mærke, at de ulykker, der rammer DSB's tjenestemænd, har indvirkning på indmeldelserne; med andre ord er ulykkerne et godt agitationsmateriale, desværre.

Jeg blev ikke rigtig klar over, om Aage Hansen mente, vi skulle skelne mellem de selverhvervende og andre kvinder, men jeg må iøvrigt erklære mig enig med C. Schmidt. Hvis det alene drejede sig om invaliditetserstatning, har jeg ikke så store betænkeligheder — men det er dagpengene, de interesserede kvinder er ude efter.

Når jeg ikke i min beretning nævnte Nyborg værksteder eller i det hele taget denne by, skyldes det, at denne er godt dækket med gode repræsentanter.

I tilslutning til mine tidligere udtalelser om tilgangen af nye medlemmer kan jeg oplyse, at vi har foretaget en undersøgelse af, hvor mange nyansatte, der kommer til skade. I løbet af et halvt år var ca. 80 pct. af skadesanmeldelserne fra folk, der ikke havde været ansat i 2 år. Et dystert billede, men til gengæld et bevis for nødvendigheden af, at ungdommen gøres interesseret i Uheldsforsikringsforeningen.

Da vi ofte bliver bebrejdet, at vi ikke fortsat vil udbetale dagpenge i en sag, der tidligere er afgjort med invaliditetserstatning, og hvor der også tidligere er udbetalt dagpenge, vil jeg gerne sluttelig gøre repræsentantskabet opmærksom på, at

det er i nøje overensstemmelse med D. f. U.s praksis, og en afvigelse herfra vil kunne få katastrofale følger for vor økonomi; vi håber, at mødet kan erklære sig enig med styrelsen i, at der ikke bør ændres ved denne fremgangsmåde.

Maskinarbejder P. Jørgensen. Var enig med forretningsføreren i, at når en sag var afgjort af Direktoratet for Ulykkesforsikringen, må vor forening følge denne afgørelse, og dermed er sagen afsluttet. Mente dog, at der var nogen begrundelse for at genoptage sagen fra Aarhus, fordi det uheld, manden havde været ude for, synes at være årsagen til afsked men pension.

Forretningsfører P. Madsen, D.I.F. Jeg forstår styrelsen således, at når Direktoratet for Ulykkesforsikring ikke vil anerkende invaliditetserstatning, kan vor forening heller ikke, og heri er jeg enig med styrelsen. Finansministeriets helbredsråd kan godt afgøre en sag med anden motivering end Direktoratet for Ulykkesforsikring, men det kan ikke betinge en ændring af foreningens hidtidige praksis.

Forretningsfører J. K. F. Jensen. Det er et principspørgsmål. Skal vi genoptage en sag, vi ikke har papirer på? Fra styrelsens side må vi advare mod en sådan fremgangsmåde.

Beretning, regnskab og styrelsens forslag om diæter til repræsentantskabet på foreningens jubilæumsdag godkendtes enstemmigt.

ad punkt 3. Følgende valgtes:

Styrelsen:

Forretningsfører: J. K. F. Jensen.

Sekretær: fhv. godseksk. C. A. Gustavsen.

3. medlem: maskinarbejder Hj. Jensen.

Kasserer: Billetkasserer P. From Hansen.

Udenfor styrelsen valgtes:

Stedfortræder for styrelsens medlemmer:

Lokomotivfører E. Greve Petersen.

Formand for repræsentantskabet:

Overtrafikassistent M. S. Lyngesen.

Næstformand for repræsentantskabet:

Rangerform. Meldgaard Kristensen.

Revisor:

fhv. sekretær C. F. W. Poulsen.

Revisorsuppleant:

stationsforstander F. Remfeldt.

Skadeudvalg:

fhv. banearbejder N. Chr. Madsen.

Togfører N. J. Olsen.

Suppleant for begge:

Lokomotivfører S. Suneson.

Formand for voldgiftsretten:

Overkirurg dr. Hans Wulff.

Medlemmer af voldgiftsretten:

fhv. trafikinspektør Johs. Okkels.

Foretningsfører P. Madsen.

Suppleanter:

Trafikkontrolør Carl Andersen (for Okkels).

Banebetjent N. A. Jensen (for P. Madsen).

ad punkt 4. Efter forslag fra styrelsen fastsattes lønningerne uforandret.

ad punkt 5. Ingen begærede ordet.

Mødet sluttede kl. 18,30.

Besøg på C. W. Obel's tobaksfabrik i Aalborg

Som et supplement til de, forhåbentlig mange, oplysningsarbejder, der nu er igangsat rundt om i afdelingerne, vil landsoplysningsudvalget i den kommende vinter arrangere besøg på forskellige virksomheder, der enten har tilknytning til vor daglige tjeneste, eller hvis arbejdsmåde eller det færdige produkt må skønnes at have vor særlige interesse.

Besøgene vil, så vidt der er mulighed derfor, blive arrangeret på sådanne steder, at man, når vinteren er omme, vil kunne sige, at samtlige afdelinger har haft mulighed for at kunne deltage.

Det første besøg af nævnte art er berammet til torsdag den 20. november d. å. kl. 13.00 pr. og vil omfatte en rundgang på C. W. Obel's tobaksfabrik i Aalborg, hvor der vil blive lejlighed til at se, hvorledes en moderne tobaksfabrik arbejder.

Man har fra fabrikkens side fra første færd stillet sig meget velvillig overfor et besøg af lokomotivmændene, ligesom man har udtalt, at man endda meget gerne ser vore hustruer som deltagere også.

Deltagerne vil blive opdelt i hold af en passende størrelse, således at der sikres alle det størst mulige udbytte. Skulle der tegne sig så mange deltagere, at disse hold bliver for store, er der truffet aftale om, at deltagere fra Aalborg vil kunne bese fabriken om formiddagen. Meddelelse herom vil i betimelig tid blive tilsendt afdelingerne i Aalborg.

Iøvrigt henvises til de til samtlige afdelinger udsendte opslag og tegningslister, hvori nærmere oplysninger er anført.

Vel mødt i Aalborg den 20. november.

P. L. V.

J. V. B. Christiansen.

Indsamlingen til den syge kollega

Siden vor sidste meddelelse har vi gennem Roskilde lokomotivførerafdeling modtaget 5 kr., fra Køge underafdeling og fra Korsør lokomotivførerafdeling er der ligeledes modtaget 5 kr. Det samlede beløb, der er udbetalt lokomotivføreren, er herefter 7.413 kr.

Det første lokale samarbejdsudvalg

Indenfor Danske Statsbaner er det første lokale samarbejdsudvalg nu oprettet. Ved Aarhus maskindepot er der med tilslutning fra hoved- og centraludvalget oprettet et udvalg bestående af følgende medlemmer: Lokomotivfører C. A. O. Lønnquist, Dansk Lokomotivmands Forening, remisearbejder Alb. Berthelsen, Dansk Jernbane Forbund, og håndværker Otto Christensen, Fællesorganisationen DSB. Sidstnævnte er tillige repræsentant for de ved depotet beskæftigede, som tilhører en organisation, der er tilsluttet De samvirkende Fagforbund.



Tak.

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære mands død og begravelse.

Anna Nielsen,
Snekkersten.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed på min 25 års jubilæumsdag den 24. november 1952 frabedes venligst.

H. N. K. Leth,
Lokf. mdt., Aarhus.

Al opmærksomhed på min 25 års jubilæumsdag den 24. november 1952 frabedes venligst.

J. P. K. Nielsen,
Lokf. mdt., Aarhus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

Boesen-Larsen,
lokomotivfører Gb.

Ande- og flæskespil.

De københavnske afdelinger afholder stort ande- og flæskespil tirsdag den 11. november kl. 19 i Nørrebro Selskabslokaler, Griffenfeldsgade 7. Der spilles 13 spil, første spil er gratis for alle, 10 gennemgående spil for kun 3,50 kr., samt 2 ekstra spil à 1,00 kr. Store gevinster; alle er velkomne.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 9-10-1952.

Lokomotivfyrbøder:

J. V. T. Jensen, Svendborg, til Odense S.

Tildelt hverv som depotforstander efter ansøgning iflg. opslag pr. 1-11-1952.

Lokomotivfører K. Jensen, Tinglev, i Tinglev.

Forfremmelser pr. 1-11-1952.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

A. Lund, Struer, i Esbjerg.

A. J. Mortensen, Aarhus, i Padborg.

B. Jensen (Holm), Kalundborg, i Nykøbing F.

N. P. Junker, Fredericia, i Padborg.

S. E. Tandrup, København Gb, i København Gb.

J. W. Søndergaard, Randers, i Esbjerg.

N. S. Røgild, Randers, i Tinglev.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-11-1952.

Lokomotivførerne:

E. Ø. Nielsen, Brande, til Aarhus.

H. Dalgaard, Padborg, til Aarhus.

H. E. Larsen, Nykøbing F., til Korsør.

Lokomotivfyrboderne:
 A. Schmidt (Fenstra), Aarhus, til Svendborg.
 P. Nielsen (Jeppe), København Gb, til Randers.
 Th. H. Nielsen, København Gb, til Aarhus.

Dødsfald blandt pensionister.
 Pens. lokomotivfører J. M. Nielsen, Norrevænget 23.
 Snekkersten, død d. 26. september 1952.
 Pens. lokomotivfører P. E. Nielsen, Blichersvej 18.
 Brande, død i oktober 1952.
 Pens. lokomotivfører S. P. C. Molbech-Petersen, Sjøelandsgade 80. Fredericia, død oktober 1952.

NYE ADRESSER

Til underretning meddeles herved, at eventuelle henvendelser til landsoplysningsudvalget midlertidigt bedes rettet til lokomotivfører J. V. B. Christiansen, Skibhusvej 137, Odense.

Lokomotivfyrboder-afdeling:
 Korsør: Formandens adresse rettes til: Lindeallé 35 st. th.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-10-1952.
 Pens. lokomotivfører Anders Jensen, Hans Brogesgade 49. 3., Aarhus.

Frimærkesamlere!

Meld jer ind i vor egen forening
Frimærkeklubben D. S. B.
 Møde 2 gange mdl. med auktion, bytte m. m.
 Nærmere oplysning hos:
 John E. Larsen, Vesterbrogade 64 A. 1., København V.

»Skandinavian-Ekspressen«

Forfatteren til bogen »Skandinavien-Ekspressen« (muntre jernbanehistorier) beder os bringe i erindring, at den er udkommet og eventuelle købere bedes afgive bestilling snarest, hvis de ønsker sig den. Samtidig bedes de, der har bestilt den, venligst have lidt tålmodighed, hvis den ikke tilsendes omgående. Bestilling kan afgives til Chr. Hougaard, Eriksholmsvej 15, Vanløse, og indbetaling kan ske på giro 80786.

Lokomotivmændenes Enkekasse

Regnskabsøversigt for 1951—1952

Den 1. august 1951 var medlemsantallet 186 og 31. juli 1952 172. Afgæede ved døden er pens. lokf. P. B. Clausen, Kh., pens. lokf. V. E. O. Hoffmann, Kh., pens. lokf. J. A. Jakobsen, Ro., pens. lokm. A. E. Jensen, Kh., pens. lokf. J. K. Jensen, Kh., lokf. V. A. A. Jeppesen, Gb., lokf. H. E. J. Laugesen, Hgl., pens. lokf. H. P. Lytver, Str., pens. lokf. H. K. L. E. Strubberg, Kh., udmeldt er pens. lokf. F. C. Dossing, Kh., pens. lokf. C. C. J. Jørgensen, Ng., lokf. H. Nielsen, Ar., lokf. E. J. H. Olsen, Ro., lokf. N. C. F. J. Pedersen, Ar.

Ved årets begyndelse ydedes understøttelse til 120 enker, ved årets slutning til 122 enker.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde d. 1. august 1951 kroner 157.385,76; d. 31. juli 1952 kroner 151.875,95.

<i>Indtægt:</i>	Kr. Ø.	<i>Udgift:</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning pr. 1. august 1951	8.585,76	Understøttelser	8.801,25
Kontingent	3.193,59	Provision for afdrag	168,40
Renter	5.469,66	Tryksager og gebyr — giro	75,79
Udtrukne obligationer	4.200,00	Særtryk af regnskabet med stemmesedler ..	49,50
		Indkøbt obligation	1.578,03
		Kontorhold	500,00
		Kassebeholdning pr. 31. juli 1952	10.275,95
	21.448,92		21.448,92
<i>Aktiver:</i>	Kr. Ø.	<i>Passiver:</i>	Kr. Ø.
Ostifternes Kreditforenings obligationer.		Enkekassens formue	156.875,95
kursværdi kr. 108.080,00	141.600,00		
Stabiliseringslånet, kursværdi kr. 2.325,00 ..	5.000,00		
Indestar i Bikuben og giro	10.275,95		
	156.875,95		156.875,95

N. J. Thomsen, kasserer.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bilag. Obligationer og kassebeholdning til stede.

København, den 2. august 1952.

J. M. Sørensen,
 revisor.

Axel Hansen,
 revisor.

Resultatet af valget er følgende. Der er indgæet 21 stemmesedler: C. Christoffersen, 20. N. J. Thomsen 21. C. V. Christensen, 5. J. Junge, 5. V. A. J. Olsen, 21. H. E. Kruse, 21. A. H. P. Hansen, 21.

C. V. Christensen,
 Aabjergvej 25.

J. Junge,
 Vester Fælledvej 43,
 tlf. Eva 1253.

C. Christoffersen,
 Sønder Boulevard 131, 4.,
 tlf. Vester 7147.

N. J. Thomsen,
 Sæbyholmsvej 39,
 tlf. Damsø 3109.



Chr. Christensen

Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720

Thorvald Torntoft

AARHUS
Frederiks Alle 116 Tlf. 2551
**Isenkram.
Køkkenudstyr, Glas,
Porcelæn og Fiskegrejer**

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus København

Alle Radio-Nyheder paa et Sted:

GREGERS Radio

Frederiks Alle 45, Aarhus, Tlf. 6537

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 1033-10015 Tlf. 6250 (3 Linier) Tlf. 8166

Indskudskapital ca. 38 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon .
Aarhus 3720

Leverandør
til DSB

Blomster
og Kranse
paa faa Timer
overalt
i Danmark

Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

✕ Paa faa Timer
overalt i Verden

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningvædsken »REFFO«

Telefon 145

DANSK FANE-INDUSTRI.



leverer alt i Forenings Fane og
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

Indhent Tilbud.

**SILKEBORG
866**

Mette Andersen

Vestergade 26, Silkeborg

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG

Møbler fra

E. Borgaard

Tlf. Brande 62

Vort Speciale er kunstige Tænder,
der ser ud som naturlige
Prøv den lette Plasticgane
H. Mønster . Tandtekniker
Telf. 94 . Stationsvej 5 . Brande