

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 10

20. MAJ 1954

54. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

*Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor*



Stjerne **MAGASINET A/S**

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 . ÅRHUS
TELEFON 236 11

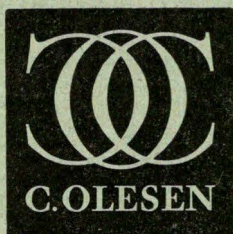
OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Nielsens Maskinfabrik



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

A/s Kulimporten Dania



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s
RANDERS

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
BOGTRYK
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING HB**

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

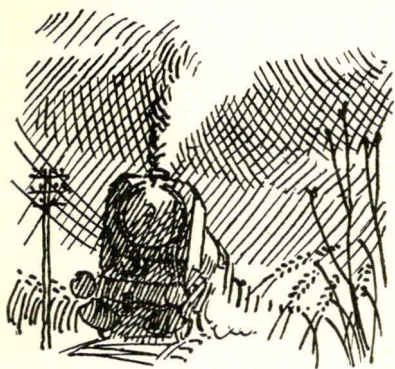
(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 10 - 54. ÅRGANG

20. MAJ 1954



Indhold:

Formandsmødet	113
Nordisk nyt — Norge	114
Vort første medlemskursus	114
Hovrätten frikendte lokomotiv- føreren	115
Fra medlemskredsen	116
P. D. Pedersen in memoriam ..	116
Farumbanens ydre del ført til Boulevardbanen	117
Norske Statsbaner 100 år	121
Elly fra Frederikshavn	121
Automatiske halvbomme	122
Detailpristallet april 1954	122
Statsbanepersonalets biblioteker ..	123
Under DLF	124
Jubilæum	124
Opmærksomhed frabedes	124
Tak	124
Personalia	124
Medlemslisten	124
Nye adresser	124
Byttelejlighed	124
Olsen og Jensen	124



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.

Formandsmødet

Umiddelbart før medlemskursuset, søndag den 23. maj, samles foreningens afdelingsformænd med hovedbestyrelsen på Ferie- og Rekreatiohshjemmet til møde for at drøfte foreningens arbejde i perioden siden sidste kongres og de foreliggende problemer. Under hensyn til resultaterne i de principielle sager, som har været til behandling i den forholdsvis korte tid, der er forløbet siden kongressen 1953, og på grundlag af den foreliggende situation, hvorefter det er en kendsgerning, at den længe omtalte og omdiskuterede kommission til revidering af tjenestemandsløven vil blive nedsat, må det forventes, at formandsmødet 1954 vil koncentrere sig om den linie, hovedbestyrelsen skal anlægge i sit arbejde i tiden fremover. Når en så vigtig faktor som tjenestemandsløven skal underkastes en revidering, må der kaldes på alle aktive tillidsmænd til at være med i arbejdet. En nøgtern vurdering og et klart overblik over vor stilling til lovens forskellige dele og mange paragrafer skal tages, før vi tager fat på udarbejdelsen af de forslag, vi ønsker at fremsætte til kommissionen. Det kan vel derfor næppe være et mere belejligt tidspunkt formandsmødet falder på. Selvom der i vor organisations historie tidligere er forekommet lønningskommissioner, og den nuværende lov ikke er så mange år gammel, har efterkrigstiden bragt en rivende udvikling på så mange områder. En udvikling, der utvivlsomt vil komme til at præge den fremtidige lovs struktur, som derfor vil afvige betydeligt fra den nu gældende lov.

Også inden for vor etat har de senere års udvikling taget fart. Overgangen fra dampdrift til motordrift er gennemført i et ikke ubetydeligt omfang ved mange maskindepoter. Det har givet forskydninger i de hidtidige tjenstlige forhold og i hele karakteren af de arbejdsvilkår, som måske gennem mange år har været rådende ved depotet. Den fortsatte motorisering af ranger-tjenesten har på tilsvarende måde gjort sig gældende og medvirket til at ændre billedet for vore medlemmers tjeneste.

Også vor organisationsmæssige stilling kan der være grund til at tage med ind i debatten på mødet. Selv om det på kongressen blev overdraget hovedbestyrelsen at arbejde videre med tanken om en udbygning af foreningens samarbejde med andre organisationer, er det naturligt, at behandlingen heraf sker under et nært samarbejde med de øvrige tillidsmænd.

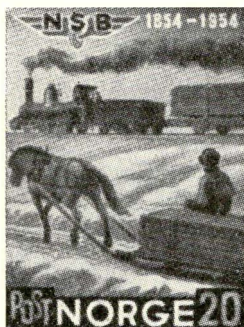
Der ligger således foran os en del store problemer, som kræver en indgående drøftelse tillidsmændene imellem og som på et givet tidspunkt må løses på en forsvarlig og tilfredsstillende måde. Fremtiden har derfor arbejde nok til hovedledelsen og ledelserne ude i afdelingerne, ligesom arbejdsmængden til det kommende formandsmøde er rigelig.

Men med den tillid, vi har til vore afdelingsledere og med erfaringerne i behold fra tidligere møder, hvor vi er kommet igennem dagsordenen, har vi de bedste forhåbninger om et godt resultat også for dette års formandsmøde.

Vi byder tillidsmændene velkommen til Ferie- og Rekreatiohshjemmet og til det forestående arbejde.

Jubilæum på frimærker

I vort broderland Norge fejrer Norges Statsbaner i år sit 100 års jubilæum, og i den anledning har det norske postvæsen udsendt en mindeserie på 3 frimærker omfattende værdierne 20, 30 og 55 øre.



Som vist på vedstående afbildninger af mærkerne anskueliggøres på de to mærker kontrasterne fra datidens trækraft og til nutidens lyn-tog, medens det tredje mærke ifølge »Vårt Yrke« viser den norske lokomotivfører Alfred Andersen fra Hamar distrikt. Andersen, der efter 40 års tjeneste er blevet pensioneret i år, er bortset fra medlemmer af det norske kongehus den anden nordmand, som i levende live er blevet afbildet på et frimærke. Tidligere har en løjtnant i flyvevåbnet opnået denne ære.

Vort første medlemskursus

Tirsdag den 25. maj tager landsoplysningsudvalget Ferie- og Rekreativshjemmet i besiddelse for afholdelse af foreningens første kursus for medlemmer, der ikke besidder tillidsposter ude i afdelingerne. Lige siden oprettelsen af tillidsmandskursus har udvalget næret ønske om at gå videre med arbejdet og få udbygget dets virksomhed, så en større kreds af vore medlemmer kan tage mere aktiv del i oplysningsarbejdet, udover, hvad der allerede er præsteret i det lokale gruppearbejde i vintermånederne. Men mange og forskelligartede forhold har spillet ind og hidtil forhindret en realisering af planen. Dels har det været forbundet med en del vanskeligheder at få kursuset indpasset i den i forvejen stærkt udnyttede plan for feriehjemmets sæson, dels har økonomien gjort sig gældende, og endelig er det ikke for meget sagt, at vort landsoplysningsudvalg er hårdt belastet med arbejde både sommer og vinter, når det både skal følge det igangværende arbejde i afdelingerne, tilrettelægge tillidsmandskursus og udarbejde planer for næste vinterhalvår. For Ferie- og Rekreativshjemmet betyder beslaglæggelsen af det en uge før åbningen for feriegæsterne selv sagt ikke så lidt, når det tages i betragtning, at hele det forberedende arbejde med hjemmets tilrigning skal være tilendebragt inden kursuset åbnes, og personalet skal derfor ikke alene være fuldtalligt, men tillige antages på et tidligere tidspunkt. Men om alting er, har vanskelighederne vist sig at kunne overvindes ved fælles hjælp fra hovedbestyrelsens og oplysningsudvalgets side, ligesom feriehjemmets økonomi — som altid — har stillet sig imødekommende. Når hertil kommer den interesse, medlemmerne har vist denne nye gren af oplysningsarbejdet, vil initiativet hertil uden tvivl blive en succes. Udvalget havde naturligvis betinget sig et passende antal ansøgere for at føre planen ud i livet og har kunnet glæde sig over, at det nødvendige antal meldte sig, ja, man har vist endog måtte skuffe nogen med, at de ikke kommer med, da holdet er overtegnet. Men for dem er chancen der til næste år.

Planen for et medlemskursus må nødvendigvis være af en anden karakter end den, der er gældende for tillidsmandskursus. En ny plan er derfor udarbejdet i vinterens løb, men fra udvalgets side har man bestræbt sig for at lægge den så tæt op ad planen for tillidsmændenes arbejde som vel muligt, og selvom den er noget lettere, har udvalget lagt vægt på så god udnyttelse af tiden som muligt og på, at deltagerne får en grundig undervisning i organisations- og tjenestemandforhold. Til underbygning af det sidste har chefen for Personalafdelingen, L. Buus-Pedersen, velvilligst stillet sig til rådighed som foredragsholder, medens organisationens tillidsmænd vil redegøre for organisationsproblemerne. Men iøvrigt bliver det gruppearbejdet, som kommer til at dominere, og hertil er det selvfølgelig påkrævet, at deltagerne medbringer love og ordresamlinger som grundbogsmateriale. Herudover skal der kun medbringes et godt humør, viljen til at tage fat på arbejdet og til at styrke kammeratskabet. Så lover vi »premieredeltagerne«, at de får en interessant og udbytterig uge.

Hovrätten frikendte lokomotivføreren

Den 23. marts forkyndte Svea hovrät dom i en retssag, hvorved en af jernbaneforbundets medlemmer helt frikendtes for at være ansvarlig for en dødsulykke. Medlemmet, en lokomotivfører i Finspång, var tiltalt for at have forvoldt en andens død m. m. Sagen er behandlet af jur. kand. Sigvard Lönnberg fra Jernbaneforbundets juridiske afdeling.

Den 15. maj 1952 skete ved en overskæring på Hjortkvarns stationsområde, Sköllersta kommune, på linien Örebro—Finspång en trafikulykke, ved hvilken en elektriker fra Sköllersta blev påkørt og dræbt af et lokomotiv, ført af lokomotivføreren fra Finspång. Lokomotivet var et damplokomotiv, som fremførte et godstog. Efter anklagerens version af handlingsforløbet var der straks efter togets ankomst til Hjortkvarn blevet påbegyndt rangering med vognene. Rangerleder var en stationskarl K. Efter tilendebragt rangering skulle toget afgå til Finspång. Den sidste rangerbevægelse bestod i, at lokomotivet, skydende to vogne foran sig, kørte tilbage over overskæringen. Bommene var da sænkede. Lokomotivet standsede omkring 20 m fra vejbanen. Efter at rangerlederen havde koblet lokomotivet fra, meddelte han til lokomotivføreren, at der var klar til vand- og kultagning. Lokomotivet skulle føres over overskæringen til kulpladsen og vandstanderen.

Da lokomotivet var kommet øst for overskæringen (kulplads og vandstander er beliggende vest for overskæringen) gik bommene op og en del trafikanter passerede overskæringen. Bommene var stadig oppe, da lokomotivføreren fik ordren om kul og vand. Medens bommene sænkedes førte lokomotivføreren derefter lokomotivet fremad mod overskæringen, på hvilken elektrikerens, skydende en cykelkærre, samtidigt gik søndenu. Følgen blev, at lokomotivet kørte på elektrikerens.

Anklageren mente, at eftersom lokomotivføreren førte lokomotivet frem, til trods for at bommene ikke var sænkede, tilsidesatte han nødvendig sikkerhed. Videre viste han ikke tilbørlig opmærksomhed — skønt han var blevet oplyst om, at der fandtes en person på overskæringen — og standsede ikke lokomotivet eller afgav advarselssignal. Herigennem mente anklageren, at lokomotivføreren havde gjort sig skyldig i en tjenestefejl samt forvoldt elektrikerens død. Anklageren lagde derfor ansvar på lokomotivføreren jævnfør straffelovens kapitel 14 § 9 for at have forvoldt en andens død i forening med tjenestefejl. Videre krævede anklageren, at særskilt straf jævnfør straffelovens kapitel 25 § 7 måtte idømmes den tiltalte.

Retssagen behandledes inden for Östernärkes domsogns herredsret i Örebro. Imidlertid foranledigede den tiltaltes sagfører jur. kand. S. Lönnberg fra jernbaneforbundet, at en del af forhandlingerne lagdes til ulykkesstedet i Hjortkvarn. Man rekvi- rerede også fra Finspång det lokomotiv med hvilke elektrikerens blev påkørt. Lokomotivet måtte foretage nogle rangerbevægelser, medens retsformanden, bisiddere, anklagere og forsvarere fulgte med.

Lokomotivføreren bevidnede den af anklageren

givne fremstilling med undtagelse af, om bommene var sænkede, da lokomotivet førtes over overskæringen mod kulpladsen. Videre anførte han, at rangerlederen opholdt sig på venstre side af lokomotivet, da han meldte klar til kul og vand. På lokomotivet befandt sig også lokomotivfyrbøderen, som sagde til lokomotivføreren, at bommene ikke var sænkede. Føreren satte sig da for at afvente, at bommene blev sænkede. Da han kunne se den højre bom, havde han opsigt med denne. Da denne bom var kommet så godt som ned i gafflen — der manglede ca. 20 cm — satte han lokomotivet i bevægelse. Straks derefter klatrede konduktøren op på højre side af lokomotivet og stillede sig på fodtrinnet i døråbningen. Konduktøren afleverede mundtlig foreskrevet *vognopgave* samt meddelte, at toget skulle standse i Tornfors. Lokomotivføreren, som holdt udvig fremad gennem det venstre vindue, så et øjeblik på konduktøren, da denne afleverede meddelelsen. Siden sagde konduktøren: »Han kom vel over?« Lokomotivføreren lænede sig da ud gennem åbningen på lokomotivets venstre side og så, at en mand som ledte en cykel just passerede over sporet. Lokomotivføreren bremsede noget og så, at personen var kommet over, hvorfor han bekræftede konduktørens spørgsmål. Da dette hændte, befandt lokomotivet sig ca. 4 m fra overskæringen. Siden øgede han hastigheden noget, men hørte straks et skrig. Han lænede sig da igen gennem åbningen og så da en mand på banedæmningen, rullende rundt i retning fra lokomotivet. Manden blev liggende på ryggen, og lokomotivføreren bremsede straks. Da lokomotivet standsede, lå manden bagom fodtrinnet.

Herredsretten anførte, at det gennem vidneudsagn klarlagdes, at lokomotivføreren havde startet lokomotivet, medens man inde på stationen var beskæftiget med at sænke bommene, og at lokomotivet førtes ind over overskæringen, desuagtet at bommene ikke var helt sænkede. Efter herredsrettens mening burde lokomotivføreren, da han blev advaret, have foretaget mere omfattende sikkerhedsforanstaltninger end blot at foretage en mindre bremsning. Han havde eksempelvis kunnet afgive advarselssignal eller standset lokomotivet foran overskæringen.

Herredsretten anså, at lokomotivføreren ved at tilsidesætte sin tjenestepligt havde forvoldt elektrikerens død. Det var imidlertid åbenbart, fandt herredsretten, at den omkomne gennem egen ufor-sigtighed i høj grad havde medvirket til ulykken. Eftersom sikkerhedsanordningerne fungerede, blev den påkørte varskoet om, at tog ventedes. Omstændighederne for lokomotivføreren bedømtes derfor som formildende.

Herredsretten besluttede at dømme lokomotivføreren for at have voldt andens død i forening med tilsidesættelse af tjenestepligt og derfor til Kronen at betale 30 dagbøder à 10 kr. og i løn til vidner at erstatte staten 122,60 kr.

Fra jernbaneforbundets side appellerede jur. kand. Lönnberg sagen til Svea hovrätt.

I sin kendelse resolverede hovrätten, at lokomotivføreren ved sin beretning i hovrätten gjorde et vederheftigt indtryk, og at det ikke kan anses bevist, at lokomotivet førtes ind over overskæringen

inden bommene var helt sænkede. Til spørgsmålet om lokomotivføreren havde forbrudt sig mod gældende sikkerhedsforskrifter finder hovrätten det ubestrideligt, at han fra sin plads i den venstre del af førerhuset på grund af lokomotivets konstruktion ikke har kunnet set til højre i køreretningen, og at han under lokomotivets kørsel ikke har kunnet flytte sig fra venstre side af førerhuset. Han har derfor med hensyn til udsigten til højre måttet stole på lokomotivfyrbøderen, som, inden lokomotivføreren startede lokomotivet, meldte »klar vej«. Hovrätten finder, at lokomotivføreren, da han satte lokomotivet igang før ulykken, ikke kan anses for at have forbrudt nogen sikkerhedsforskrifter. Efter lokomotivet var sat igang, havde konduktøren meddelt lokomotivføreren, at en person befandt sig foran lokomotivet. Som herredsretten også fandt måtte herved en forveksling have fundet sted, idet konduktøren så en anden person end den som forulykkede (hvilken person kom over banen), medens lokomotivføreren troede, at konduktøren mente den person som kom over. Da han derefter øgede lokomotivets fart og førte det over overskæringen, har han ikke, efter hovrättens mening, gået frem på en sådan måde, at han har forbrudt sig mod gældende sikkerhedsforskrifter.

Iøvrigt finder hovrätten heller ikke bevist, at lokomotivføreren har gjort sig skyldig i skødesløshed, uforsigtighed eller forsømmelse i det foreliggende tilfælde.

Med ophævelse af herredsrettens domsafsigelse afviste hovrätten derfor anklagerens krav, samt anordnede at de i retssagen af offentlige midler betalte vidneerstatninger skulle udredes af staten.

(Fra Signalen).

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Nalco-forsøgene

Gode kollega M. R., tak for din lykønskning, og jeg kan betro dig, at al rangering her virkelig foregår, som af dig beskrevet. Selv den med regulatoren og den lille finger stemmer. Her venter vi ikke til næste udvask med at få regulatoren smurt, vi har en smørevase magen til den, der bruges til de nye dampbremseventiler, påskruet smørestudsen på dommen, så vi kan smøre, når det passer os. Du må ikke have læst min artikel rigtigt angående Hs- og H-maskiner. Det var Nalco's virkning på kedlen, jeg mente, var den samme, ikke størrelsen på maskinerne. Du skriver videre i hilsenen til mig ordret: »Det med den lakerede indvendige side af kedlen, synes mig at være en fordel«. Jeg håber oprigtigt, at denne sætning er en spøg fra din side, da en lokomotivkedel med sådan en glat flade ikke kan »holde« på vandet, det skal rives med ud gennem spjældet, når regulatoren lægges over i det store spjæld.

Angående skumning af kedlen kender jeg ikke noget til, at det ikke må foretages; der skal kun påføres den første indsendte vandprøve en bemærkning om, at skumning er foretaget. Til slut: Min erfaring ved brug af Nalco er som beskrevet af mig i bladet af 20-4.

J. Bentzen.

P. D. Pedersen in memoriam!

Dansk Jernbane Forbunds første formand, pens. togfører P. D. Pedersen, afgang mandag den 10. ds. ved døden på Bispebjerg Hospital i København.

Med P. D. Pedersens bortgang har jernbaneorganisationerne mistet en af sine stoute typer, som fra ungdomsårene havde fulgt organisationsarbejdet og taget aktivt del såvel heri som i det kooperative og det politiske arbejde. Lige fra sin pure ungdom havde P. D. Pedersen være stærk og trofast i troen på, at kårene kunne bedres for arbejderkassens folk. Som søn af en fattig landarbejder lærte han fra barns ben livets hårde lod for den, der skal tjene sit brød hos andre, og hvad det betød at være blandt de fattige, til hvem der på den tid ikke var meget andet tilovers end hårdt arbejde for en ussel betaling. Allerede som 8-årig måtte P. D. ud som vogterdreng for at tjene til føden og aflaste økonomien i det lille hjem. Efter overstået militærtjeneste, under hvilken han avancerede til befalingsmand, søgte han ind til politiet. Men ligesom militærlivet med datidens rå og brutale tiltaleform ikke var noget for P. D., passede de omtrent tilsvarende forhold inden for politiet heller ikke for ham. Han søgte derfor snart væk herfra og ind til Statsbanerne, hvor han i maj 1886 begyndte som konduktør.

Indtil 1924 var P. D. Pedersen i Statsbanernes tjeneste. Fra han i 1897 kom til København deltog han i arbejdet med organisering af jernbanemændene inden for stations- og togtjenesten og blev på Dansk Jernbane Forbunds stiftende kongres i 1899 valgt til forbundets første formand. Forud for denne tid havde han under stationering i Korsør været medstifter af en brugsforening. Også i det politiske liv deltog P. D., og det var under dette arbejde i forbindelse med hans varetagelse af organisationens interesser, at han udsattes for den — set med nutidens øjne — ganske ubegribelige behandling af den daværende trafikminister, baron Juul-Ryssensteen.

Men P. D. Pedersen bevarede sine meningers mod og interessen for organisationernes trivsel uanset modgang og hård kamp. En interesse, der ikke alene omfattede jernbaneforbundets medlemmer, men alle jernbanemænds, og som gav sig udslag i hans arbejde i forsikringsforeningerne. Vi, der lærte P. D. Pedersen at kende, vil bevare mindet om et elskeligt og rettænkende menneske. En personlighed, der indtil sin død trods den høje alder af 91 år altid fulgte vort arbejde og gav fra sig af sine rige erfaringer. Vi er taknemmelige for de erindringer, han gav os i bogen »Et liv i arbejde«.

Farumbanens ydre del ført til Boulevardbanen

- effektivt', hurtigt og billigt.

Af cand. mag. C. E. Andersen.

I DLT for 5. og 20. marts 1954, årg. 54, nr. 5 og 6, s. 57—60 og 69—72 = teknisk s. 17—24, omtaltes betydningen af at få Farumbanen ført forbi eller til Buddinge Torv.

Det påpegedes, at strækningen mellem Buddinge Torv og Hareskov Station aldrig kan få ret stor lokal betydning, og at denne del af Farumbanen for så vidt burde nedlægges og udnyttes til en lokalt meget ønskelig vejstrækning, hvilket dog ikke er umiddelbart foreneligt med hensynet til Farumbanens yderstrækning fra Hareskov Station til Farum, hvorfra togene skal føres til København, aller helst uden standsninger undervejs. — Desuden peges der på, at der forestår en række meget bekostelige ombygningsarbejder på mellemstrækningen, ikke alene udbygning til dobbeltspor og forstærkning af banen, men også ændringer af banens linieføring og højdeprofilforløb samt udførelse af en række store og meget dyre via-dukthanlæg.

Dermed melder problemet sig, om der eventuelt kan tænkes muligheder for at erstatte Farumbanens mellemstrækning med en helt ny mellemstrækning, — enten til Farumbanens inderstrækning ved Buddinge Torv eller måske til selve det eksisterende S-banesystem et eller andet sted.

Der er virkelig muligheder eller i hvert fald en enkelt mulighed for at føre den yderste del af Farumbanen til det indre København ad en anden rute. — Man kan nemlig bygge en ny banestrækning fra Hareskov Station til Husum Station i stedet for at ombygge eller i realiteten nybygge strækningen (dobbeltsporet og elektrificeret) fra Hareskov Station til Buddinges gamle Station eller Buddinge Torv.

Den eventuelle erstattende banestrækning til Husum kan under hensyn til terrainforholdene bedst føres fra Farum-banen lidt sydøst for Hareskov Station, hvor banen nu

drejer mod Skovbrynet, og føres lige ud, over vejen langs skoven omtrent ved gaderne Skovsøen og Skovkæret, derpå over Langemosevej og straks efter over Ringvej B 4. Banen fortsættes i omtrent uforandret retning og føres vest om Fedtmosen og Holmegård. Den føres under Klausdalsbrovej syd for Holmegård og når frem til Kagsåens vestlige dalside nogenlunde på langs ad højdekoterne.

Banen løber videre på langs gennem dalen, dog snart over på østsiden af grøften. Ved Præstebrovej må der antagelig ofres et ældre hus. Banen føres under Præstebrovej og straks efter under Ringvej B 3, hvorefter den fortsætter stadig langs Kagsåen og nu tillige langs »Hærvejen«, d. v. s. mellem åen og vejen. Længere mod syd føres den under Stavnsbjerg Alle og samtidig under »Hærvejen«, som alligevel skal fremføres på en dæmning. Banen kommer da om på østsiden af vejen. Kort efter når den frem til Frederikssundsvej ved det sted, hvor Skovlundevej — Rytmevej løber til fra vest, og hvor Novembervej løber til fra øst, og hvor tillige tre-fire lokalveje løber til. Banen føres under Frederikssundsvej og rettes mod Frederikssundbanen. Det sydøstgående spor føres under Frederikssundbanen og straks efter op langs denne og til denne, så der fremkommer en sporudfletning ude af niveau umiddelbart vest for Husum Station.

Baneanlægget nødvendiggør sporoverføringer ved krydsningerne med Skovdiget, Langemosevej og Ringvej 4 B, eventuelt også over Vadstrupvej og Værebrovej, som dog måske kan lukkes, fordi de ikke skal tjene andet end lokal trafik. Fremdeles kræver baneanlægget sporunderføringer ved krydsningerne med Klausdalsbrovej, Præstebrovej, Ringvej B 3 og Frederikssundsvej. Dertil kommer endelig underføringen af det ene spor ved krydsningen med Frederikssundbanen.

Under hensyn til de hævnings og sænkninger af banen, der er nødvendige ved ovennævnte vejkrydsninger, er terrainforholdene på hele strækningen overordentligt gode, ja næsten ideale.

Bebyggelserne lægger ikke hindringer i vejen. Det synes at være muligt at nøjes med at nedrive et enkelt endda lidet værdifuldt hus på den lange strækning. Dog vil også nogle villaer lide værditab ved beskæring af haverne.

Hele forbindelsesbanestrækningen mellem Farum-banen og Frederikssundbanen bliver 6,8 km lang for det nordgående spors vedkommende og en smule længere for det sydøstgående spors vedkommende, grundet på sporudfletningen ved Husum.

Nye stationer kan anlægges, hvor banen krydser Ringvej B 4, og Klausdalsbrovej samt Præstebrovej, altså umiddelbart ved det sted, hvor Ringvej B 3 og »Hærvejen« krydser hinanden, og sluttelig ved Frederikssundsvej, hvor de førømtalte vigtige veje løber sammen.

Om alle disse fire stationer, eller i hvert fald om de tre sydligste, gælder det, at de vil blive overordentligt godt beliggende i forhold til de omtalte vigtige »tilførselsveje«, som disse passende kan kaldes i denne sammenhæng.

Disse veje inddrager store arealer som oplande for stationerne. Det er arealer, der i det store og hele er ubebyggede, simpelthen fordi de hidtil kun har haft meget dårlige vejforbindelser til København og følgelig været afsides i forhold til byen. Men de er højtliggende, sunde og smukke og egner sig godt som bebyggelsesområder. Der vil utvivlsomt opvokse meget folkerige bebyggelser her, hvis man bygger den omtalte bane og anlægger de stationer de nævnte steder.

Alene det, at banen kan skabe grundlag for en sådan bebyggelsesmæssig udvikling, er rigelig motive- ring for dens realisering.

En ganske anden sag er, at den pågældende bane tillige kan overflødiggøre Farum-banens nuværende mellemstrækning og de store nyanlæg, der kræves for at gøre denne til en dobbeltsporet hovedbane, som bliver lige så lang som Hareskov—Husum-banen eller måske endda en smule længere.

Bygningen af den eventuelle nye bane vil koste et beløb af størrelsesordenen 10 millioner kroner. Det er ikke ret meget i forhold til, hvad de øvrige aktuelle jernbaneanlæg i Storkøbenhavn koster.

Alene de lokale grundværdistigninger i området mellem Husum og Hareskov vil sikkert blive adskilligt større. Dertil kommer andre betydelige grundværdistigninger i området mellem Buddinge og Hareskov, hvis Farum-banens mellemstrækning erstattes af en vejforbindelse.

Det vil rimeligvis koste lige så meget, måske endda mere at ombygge Farum-banens nuværende mellemstrækning fra Hareskov til Buddinge til samme standard som opnåelig for den erstattende mellemstrækning fra Hareskov til Husum — eller rettere sagt, til en lavere standard, fordi den nuværende strækning aldrig kan blive så god som den erstattende, navnlig ikke så lige og flad og følgelig velegnet til hurtigtrafik.

Dertil kommer, at den erstattende bane fører Farum-banen direkte til det allerede bestående S-banelinier.

Det sker endda ikke ved Nørrebro Station, men ved Husum Station, altså ikke ved tilslutning til en ringbanestrækning, men til en radialbanestrækning.

Det betyder, at Farum-banens tog kan føres videre direkte til det indre København, til selve Hovedbanegården og dermed også Boulevardbanen.

Man kan altså straks opnå det store resultat, at føre Farum-banen ind til bymidten. — Og dette resultat kan man endda opnå uden at man skal betale et par hundrede millioner for det. Det kan opnås for en meget lille brøkdel af dette beløb.

Dog skal det fremhæves, at dette ikke gælder for forbindelserne fra den mellemste og den inderste del af Farum-banen, d. v. s. stationerne fra

og med Skovbrynet til Nørrebro.

Men stationerne fra Skovbrynet til Stengården kan jo godt opgives, fordi deres trafik aldrig vil blive ret stor og tilmed vil blive helt ubetydelig, hvis Buddinge Station forlægges til Buddinge Torv, og hvis man opretter omnibusforbindelser hertil ad flere veje. — Desuden kan man opgive hele banestrækningen fra Hareskov Station til Kildebakke Station, hvis man laver et lille stykke helt ny bane fra Vangede—Kildebakke Station forbi Høje Søborg eller direkte til Buddinge Torv og anlægger stationer der.

Endelig kan man nedlægge sporvejslinie 16 på strækningen fra Bispebjerg, Emdrup eller Bækkebo til Høje Søborg, hvis man fører banen til Buddinge Torv. Selv trolleybus- og omnibus-holdepladsen på Høje Søborg kan opgives.

Det forudsætter naturligvis alt sammen, at Buddinge Torv gøres til et omnibus-, trolleybus- og jernbaneknudepunkt.

Men opretter man alle disse kollektiv-trafiklinier og fører dem sammen på eller ved Buddinge Torv, så vil Søborg-, Buddinge-, Gladsaxe- og Bagsværd-kvartererne blive langt bedre betjent ved det, end det er muligt ved hjælp af Farum-banens mellemstrækning, navnlig hvis Buddinge Station skal forblive, hvor den ligger nu.

Følgelig kan nedlæggelsen af Farum-banens mellemstrækning mellem Hareskov Station og Buddinge Station ikke medføre synderlige ulemper, men kan tværtimod medføre en række lokale fordele i kvartererne nærmest Buddinge, især hvis der laves en ny vej på Farum-banens trace mellem Kildebakke Station og Frederiksborgvej ved Skovbrynet.

Det er altså kun Farum-banens ydre del, mellem Hareskov Station og Farum, der kan nyde godt af forbindelsesbanen mellem Hareskov Station og Husum Station.

Dog vil også egnene uden for Farum, der skal betjenes med rutebiler, nyde godt af denne forbindelsesbane.

Endelig vil egnene mellem Hareskov og Husum nyde godt af banen,

idet der jo kan anlægges fire meget vigtige stationer på denne strækning.

Lad os herefter se lidt på rejseafstandene og rejsetiderne for togene ad den nuværende krogede forbindelse henholdsvis ad den »direkte« forbindelse til Farum-banens yderstrækning.

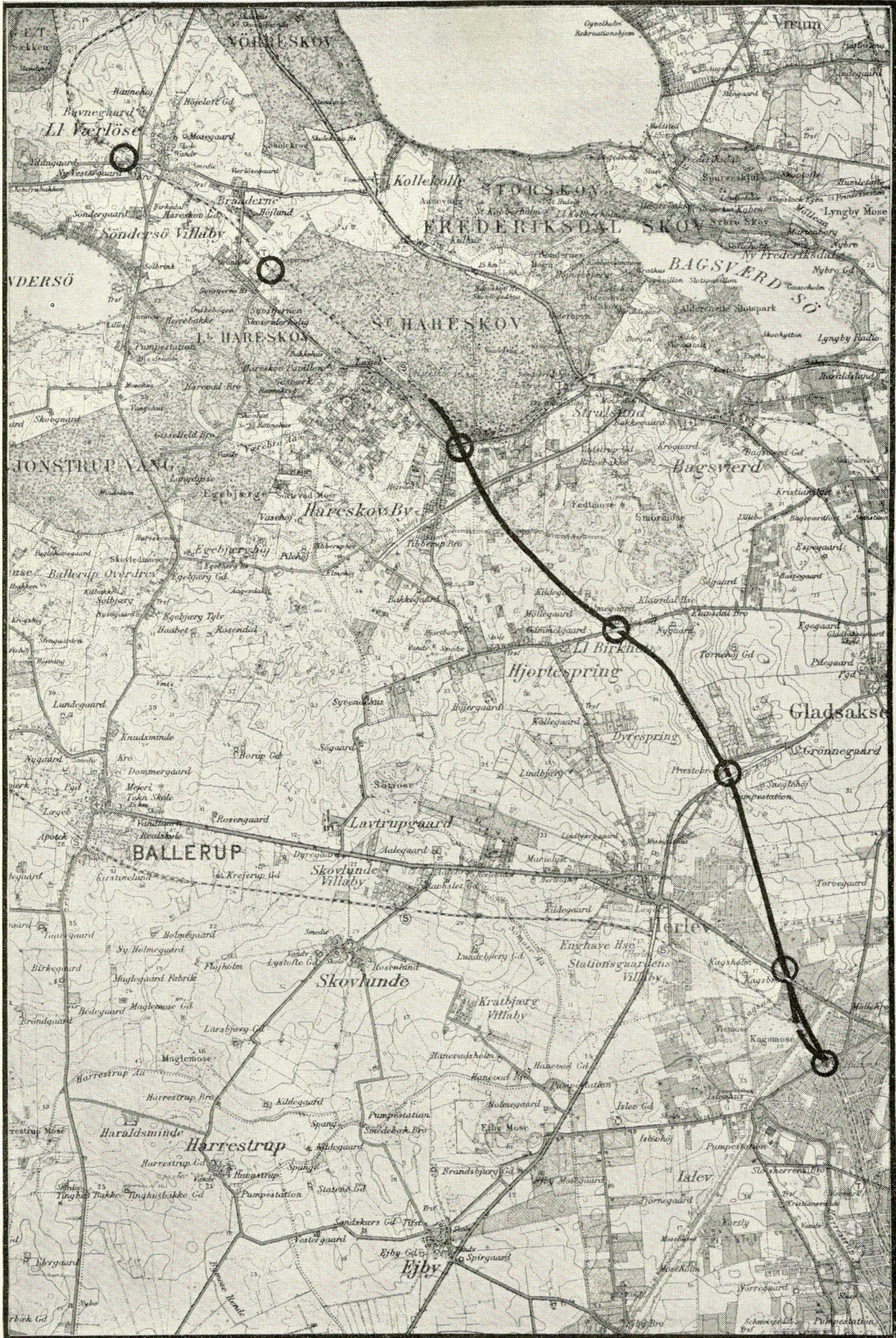
På strækningen mellem Slange-rupbanens endestation på Nørrebro og Farum bruger de moderne diesel-elektriske motorvognstog nu 33 ½ minut om at gennemføre den 13,5 km lange delstrækning fra Nørrebro til Hareskov Station, hvor der standses 8 gange undervejs; opholdstiden på Hareskov Station er faktisk medregnet i tallet, således at det måske er mere korrekt at regne med 33 minutter.

For strækningen fra Hareskov Station til Farum 7,0 km, hvor der standses 3 gange undervejs, er tiden sat til 14 ½ minut. — Det giver ialt 48 minutter for hele turen mellem Nørrebro og Farum, 20,5 km, hvor der standses 12 gange undervejs.

I retning fra Farum til Nørrebro gennemkører togene begge delstrækninger lidt hurtigere, måske på grund af gunstigere banestigningsforhold. Der regnes med 12 ½ minut mellem Farum og Hareskov Station og 30 ½ minut derfra til Nørrebro. Det giver ialt 43 minutter.

Hvis banen en gang med tiden bliver elektrificeret, kan man formentlig nedsætte rejsetiden lidt, fordi de elektriske tog er kraftigere end de dieselelektriske. Dog kan man næppe forvente nogen væsentlig nedsættelse af rejsetiderne, dels fordi de nuværende rejsetider er baseret på brug af Mo-vogne, altså statsbanernes nyeste og bedste motorvognstype, og dels fordi banen har et sådant horisontalt og vertikalt forløb, at det aldrig vil kunne lade sig gøre at køre væsentlig hurtigere på den.

Man kan næppe vente med, at den fremtidige rejsetid med elektriske tog bliver mindre end 11—10 minutter mellem Farum Station og Hareskov Station; og den bliver næppe mindre end 30—25 minutter mellem Hareskov Station og stationen på



Nørrebro, — i hvert fald ikke, hvis togene skal standse ved Emdrupvej eller Tuborgvej samt ved Tagensvej.

På den 7,3 km lange strækning mellem Hareskov og Husum station vil det blive muligt at køre med forholdsvis store rejsehastigheder, fordi denne banestrækning bliver meget lige og tillige meget jævn.

Det kan dog kun få betydning for togene, hvis de kan gennemkøre strækningen uden standsninger undervejs, altså i bedste fald kun for en del af togene, idet denne strækning ikke alene bør tjene forbindelserne til og fra Hareskov—Farum.

Om den effektive rejsetid for togene eller de af dem, der skal standse ved stationerne mellem Hareskov og Husum, kan man få et fingerpeg ved at betragte rejsetiderne for togene mellem Husum og Ballerup, idet denne strækning har praktisk taget samme længde, nemlig 7,1 km, som strækningen Husum—Hareskov, 7,3 km.

Tiden for togene fra Husum til Ballerup er sat til 10 minutter i S-togskøreplanen. Også for togene i modsat retning er tiden sat til 10 minutter, dog incl. opholdet på Husum Station. — Der standses 2 gange undervejs.

Togene mellem Husum og Hareskov skal standse 4 gange undervejs og må følgelig bruge lidt længere tid om turen, navnlig vel om udturen i retning mod Hareskov, fordi stigningerne er størst i den retning. — Man kan vel regne med 13 minutter for de udadgående tog og 12 minutter for de indadgående tog.

Jævnfør hermed de 25—30 minutter for togene ad Farum-banens nuværende inderstrækning til Nørrebro.

Det er dog ukorrekt at sidestille Nørrebro og Husum, fordi Husum er meget længere fra bymidten end Nørrebro. — Man burde snarere sidestille Nørrebro med Vanløse eller Valby.

Køretiderne fra Husum til Vanløse og Valby er henholdsvis 9 og 15 minutter. I modsat retning er de 6 minutter fra Vanløse og 14 1/2 minut fra Valby. Forskellen skyldes formodentlig opholdet ved Vanløse Station, idet de angivne tider refererer til togafgang og ikke togankomst. — Skal man videre, må man

imidlertid tage opholdet på Vanløse og Valby Station med.

Man ser, at den samlede køretid for strækningen mellem Hareskov og Valby bliver ca. 28 minutter. — Det er nogenlunde samme køretid som for strækningen mellem Hareskov og Nørrebro, der ovenfor er skønnet at ville blive 25—30 minutter med elektriske tog, idet det nu, som gennemsnit for de to kørselsretninger, er 32 minutter med dieselelektriske tog.

Imidlertid skal man som regel videre end til Nørrebro eller Valby. Der er da den forskel mellem disse to stationer, at den ene savner forbindelse med Boulevardbanen, medens den anden har en forbindelse hertil. Denne forbindelse er tilmed en direkte forbindelse, der ikke kræver omstigning. Ja, de angivne togtider refererer endda til de gennemgående togs afgangstider i Valby.

Medens det varer meget længe at komme fra Nørrebro til det indre København, f. eks. Rådhuspladsen, varer det ikke ret mange minutter at komme dertil fra Valby, ganske uanset om togene benyttes til Hovedbanegården eller Vesterport Station. Det varer vist 6 minutter at køre fra Valby til Hovedbanegården og 8 minutter til Vesterport, nemlig hvis opholdet på de to stationer regnes til henholdsvis 1 og 1/2 minut, og disse opholdstider trækkes fra de til driftskøreplanens angivne tider. — I modsat retning varer det ligeledes 8 minutter at køre fra Vesterport og 6 minutter at køre fra Hovedbanegården til Valby, hvis der regnes med 1/2 minuts ophold her.

Hele turen mellem Husum og Hovedbanegården varer 21 minutter, hvis man regner med, at togene holder 1 minut på Hovedbanegården. Også i retning fra Hovedbanegården til Husum varer turen 21 minutter, regnet til afgang fra Husum.

Man må derfor regne med 33—34 minutter for turen til og fra Hareskov Station og antagelig 43—45 minutter for hele rejsen fra og til Farum, den lidt kortere tid i retning mod Hovedbanegården og den længste i retning mod Farum.

Alle disse køretider gælder for tog, der standser ved samtlige stationer undervejs, altså ikke alene ved de

eventuelle nye stationer mellem Hareskov og Husum, men også ved stationerne mellem Husum og Vanløse og mellem Vanløse og Hovedbanegården.

Det er imidlertid ikke i princippet påkrævet at Farum-Hareskov-togene skal standse ved disse stationer eller i hvert fald ikke ved dem alle sammen. Ganske vist bliver det nok påkrævet i praksis at lade dem standse ved alle S-togsstationerne undervejs, eller i det mindste en del af dem, for at alle togene kan holde samme rejsetempo eller nogenlunde samme tempo. — Men det må da fremhæves, at indsættelsen af Farumtogene på strækningen mellem Husum og København i så fald medfører forbedring af trafikforholdene på denne strækning ved, at togtrekvensen forøges, hvilket bliver til fordel for beboerne deromkring. Det må tages i betragtning ved vurderingen af planens betydning.

Det væsentligste er naturligvis, at den pågældende forbindelse kan tjene Farumbanens nye mellemstrækning, altså stationerne mellem Husum og Hareskov, samt dens yderstrækning, altså stationerne fra Hareskov til Farum, og endelig at den kan frigøre den nuværende mellemstrækning, altså banetraceen fra Buddinge Torv til Hareskov.

De fire eventuelle stationer mellem Husum og Hareskov kan kun betjenes af den skitserede banestrækning. Denne kan også betjene de fem yderste stationer.

Trafikken på dem kan ganske vist også ledes ad den nuværende mellemstrækning, idet de planlagte ny anlæg kan medføre forbedrede forhold selv for de gennemgående tog.

Men den foreslåede erstatningsstrækning kan medføre langt større fremskridt, navnlig ved at trække Hareskov—Farum-kvarteret og egnene uden for Farum meget nærmere bymidten end muligt ved udnyttelse af den gamle banetrace. Thi køretiden via Husum—Vanløse—Valby til Hovedbanegården bliver selv for de ved samtlige stationer undervejs standsende tog kun ubetydeligt længere end via Bagsværd og Buddinge til Nørrebro, og for de delvis gennemgående tog lidt kortere.

Norske Statsbaner 100 år

Året 1954 vil for Norske Statsbaner stå i jubilæumsfestlighederne tegn, idet banerne for 100 år siden så dagens lys.

På sin vis er jubilæumsåret — efter mange veltjente arbejdsår — et skel; thi som aldrig før står jernbanerne i tidens brændpunkt med hård og skånselsløs konkurrence fra de meget yngre samfærdselsmidler — bilerne og flyvemaskinerne.

Jernbanerne har taget kampen op — der hviler ikke på fordums levn — men vanskelighederne løses ikke til morgendagen, fordi bestræbelserne for at hidføre rationelle resultater i modsætning til andet erhverv har ulige vilkår at arbejde under.

Jernbanernes virke er — i hvert fald for statsdrevnes vedkommende — til overmål underkastet politiske hensyn. Fra at være, for mange jernbaneliniers vedkommende, frembragte af lokalpatriotismens politiske interesser er de nu underkastet analoge interessers lokalpatriotisme med modsat fortegn. Fra at være den livsnerve, hvorom næringsliv og kultur — fremskridt — er groet frem, er jernbanerne nået til en forkættet eksistensberettigelse med uhyre vanskeligheder ved at klare en økonomi, som skal betinge deres fortsatte trivsel i et samfund, der ikke trækker store vekslere på taknemmeligheden ved jernbanernes blotte eksistens.

Selv sagt må en jernbane — statsdrevet eller ej — være underkastet udviklingen som enhver anden virksomhed; men det må betinge arbejdsvilkår, der kan følge udviklingen op. Og det vil rent forretningsmæssigt sige, at jernbanerne må stå på lige fod med andre samfærdselsmidler i konkurrencen.

Jernbanerne må have lov til, som andre virksomheder, at fastlægge sine indtægtsobjekter ud fra det, som tjener virksomheden, i stedet for at være underkastet vilkår, dikteret af modstående interessers intervensering hos kompetente myndigheder. Paradoksalt virker det, at det ene øjeblik harcelleres der over underskud, medens der i næste frembringes klager over naturlige bestræbelser på at nedbringe dette underskud. Det gode gamle ord: »Man kan ikke både blæse og have mel i munden«, har fuld gyldighed i tilknytning til disse forhold.

En rationel samordning af alle samfærdselsmidler trænger sig på, og dette er ikke blot et nationalt, men i lige så høj grad et internationalt problem. Det er tiden at se dette som et virkelighedsbillede; thi som forholdene udvikler sig, ødes store økonomier bort i samfundshusholdningen.

Disse tanker har sit udspring i danske forhold, men har samme gyldighed for Norge som for ethvert andet land, hvor jernbanerne er inde i en trængselsperiode, og med disse usikkerhedsmomenter som mørk baggrund er N. S. B. gået ind i sit 100. leveår, og linierne trækkes for fremtiden.

N. S. B. benytter lejligheden til at vise det norske folk sit virke i fortid, nutid og fremtid ved hjælp af udstillinger, og som optakt til jubilæumsfestlighederne ruller i disse dage et tog ad de norske jernbanelinier, og mange egne vil få dets besøg.

Denne rullende udstilling trækkes af Norges nyeste elektriske lokomotivtype E. L. 11 og viser arbejdet inden for N. S. B. i alle dets faser og giver et godt tværsnit af banernes betydning for Norge. Toget er sammensat af 5 vogne. En anskueliggør N. S. B.s historie, en anden jernbanens bygge- og anlægsvirksomhed, en tredje omhandler det rullende materiel, en fjerde omfatter passagerer, gods, personale, velfærd, og endelig er den sidste vogn en kinovogn til forevisning af forskellige film.

En større udstilling arrangeres på Framnesområdet i Oslo i dagene 1.—28. september.

Som vist andet steds her i bladet, er jubilæet også markeret med udsendelse af en mindeserie frimærker, der vel nok længst vil bevare mindet om jubilæet, men som også ved forsendelserne til alle klodens egne vil virke som reklame.

N. S. B. skal således nok få vist, hvad de kan og vil, og utvivlsomt vil jubilæet blive fulgt med stor opmærksomhed; men der kommer en dag efter dette — efter festlighederne rus — og det er den krasse virkelighed med selv indsats for eksistensen. Sluttelig vil vi lade vore gode ønsker følge disse bestræbelser til gavn for N. S. B. og helheden.

Elly fra Frederikshavn

Når det går godt, går det stærkt. Man synes ikke det er ret længe siden, at Fremad skabte sensation på det danske bogmarked med starten af sin første billige bogserie — ikke desto mindre har forlaget i dag nået at placere tyve værdifulde danske romaner plus to i sig selv opsigtsvækkende gavebøger i tusinder og atter tusinder af danske hjem, for hvem *bogen* tidligere var luksus. I dag er den en hverdagsvare, som enhver læselysten har råd til at eje. Om omfanget af billigbøgernes succes fortsætter de astronomiske oplagstal for FFB-bøgerne: *med de sidst udsendte er der trykt over 1¼ million.*

De to sidste FFB-bøger, som mange nu vil glæde sig over er vidt forskellige, men begge sunde og livsbekræftende, gode og opmuntrende i en tid, hvor meget trækker nedad. *Jørgen Nielsen*: »En Kvinde ved Baalet« fortæller om kærligheden mellem en ung hedebonde og en lyssindet og livsglad pige. Tung og treven er han jo, og hans vidunderlige frieri tager så lang tid, at hun når et lille fejltrin, som en overgang truer med at få temmelig alvorlige følger. Men de får hinanden til sidst, og Daniel finder værdien i det nuværende, tilværelsen som den er — ikke som man tænker sig den.

2. FFB-årgangs sidste bog er *Mogens Klitgaard*: »Elly Petersen«, hvori forfatteren let og næsten forelsket fortæller om kærnepigen Elly fra Frederikshavn, som søger til København for at gøre sin lykke. Som masser af andre provinspiger skuffes hun. De job, hun får, er ikke, hvad hun havde ventet, og den sheik hun møder, er en skidt fyr, som mister interessen totalt, da deres bekendtskab ser ud til at have fået følger. Senere bliver hun tjene-

stepige i et velhavende direktør-hjem, hvor sønnen forelsker sig i hende, og naturligvis fristes hun stærkt af den luksustilværelse, som hun er sluppet ind i. Men hendes sunde fornuft siger hende alligevel, at det ikke er her, hun hører hjemme, og hun frigør sig fra københavnermiljøet og rejser tilbage til Frederikshavn, ikke desillusioneret, men tværtimod gladere og klogere på tilværelsen og sig selv. »Elly Petersen« blev oprindeligt skrevet som radio-roman og fik en strålende modtagelse. Nu vil den atter glæde tusinder af læsere, den er levende og fuld af lune, og den får os til at opleve hverdagen som noget stort og rigt og værdifuldt hinsides al forløren ugebladsromantik.

Automatiske halvbumme

I januar 1952 blev der ved niveauoverkørslen i sydenden af Buddinge station, hvor Buddingevej skærer Hareskovbanen (Slangerupbanen), ibrugtaget et forsøgsanlæg med automatiske halvbumme, d. v. s. bumme, der dækker højre halvdel af kørebanen, og som udgør et supplement til de automatiske advarselssignaler (røde blinklys og klokke), der fandtes ved overkørslen.

På grund af de gode resultater med hensyn til forøget sikkerhed, som forsøgsanlægget med halvbumme allerede kort tid efter ibrugtagningen kunne opvise, besluttede Vejdirektoratet, Tilsynet med Privatbanerne og Statsbanerne, at der for at indvinde yderligere erfaringer skulle tilvejebringes flere anlæg med automatiske halvbumme, foreløbig ved 10 overkørsler på statsbaner og 10 ved privatbaner. Af de anlæg, der er påtænkt på statsbaner, bliver der i den kommende tid taget 3 i brug ved overkørsler på Hareskovbanen, nemlig hvor Dyssegaardsvej, Gammellosevej (ved Stengaarden trinbræt) og Hareskovvej (ved Syvstjernen trinbræt) skærer banen.

Set fra vejtrafikanterens side vil anlæggene virke på denne måde: Når tog nærmer sig, tændes vejsignalernes røde blinklys og klokkerne ringer. Ca. 5 sek. senere begynder bommene at gå ned, og denne sænkning varer ca. 16 sek. Hver bom er forsynet med 2 bomlys, der viser fast rødt lys mod vejtrafikanterne, så snart bommene ikke er i fuldt oplukket stilling.

Anlægget ved Dyssegaardsvej tages i brug den 11. maj, anlægget ved Gammellosevej (Stengaarden) den 18. maj og anlægget ved Hareskovvej (Syvstjernen) den 25. maj.

Spørgsmålet om anvendelse af automatiske halvbumme behandles iøvrigt af forskellige internationale organisationer. »Den internationale jernbaneunion (UIC)« og »Den økonomiske kommission for Europa (ECE)« har etableret samarbejde med det formål at gennemføre forsøg i alle europæiske lande med opstilling af automatiske halvbumme som supplement til lyssignalanlæg ved ubevogtede niveauoverkørsler. Forsøgene skal udføres i meget stor skala, og man forventer, at man om få år har

kunnet indvinde tilstrækkelige erfaringer både i teknisk og trafikal henseende til, at der kan udarbejdes internationalt gældende retningslinier for konstruktion, opstilling og virkemåde af automatiske halvbumme, således at man opnår en ensartet ordening af forholdet i Europa.

Detailpristallet april 1954

Detailpristallet for april 1954 er beregnet til 378 med priserne i juli 1914 som basis. Det er en stigning på 2 points i forhold til januar 1954. Med priserne i 1935 som basis bliver pristallet 220, en stigning på 1 point.

I nedenstående oversigt er anført udgifterne for de enkelte hovedgrupper i det husholdningsbudget, der danner grundlaget for pristalsberegningen.

Udgifternes fordeling på budgettets hovedgrupper.

	April 1954 kr.	Jan. 1954 kr.	Okt. 1953 kr.
Fødevarer	3 811	3 767	3 761
Klæder, fodtøj, vask	1 584	1 582	1 588
Bolig	960	960	927
Brændsel, belysning	643	649	648
Skatter ¹⁾	1 144	1 144	1 144
Kontingenter o. lign.	753	746	746
Anskaffelser og vedligeholdelse	562	563	564
Spiritus, tobak, fortæring ude .	874	870	870
Hygiejne, kulturelle udgifter ..	1 066	1 056	1 056
Transport	330	330	331
Iøvrigt	734	728	728
I alt.	12 461	12 395	12 363

¹⁾ Efter fradrag af børnetilskud.

De samlede udgifter i budgettet er 66 kr. højere end i januar og udgør nu 12 461 kr. Størstedelen af stigningen kan henføres til gruppen fødevarer, idet udgifterne her er gået op med 44 kr. For brød, mel og gryn har der været en stigning på 6 kr.; udgiften til rugbrød er steget med 3 kr. efter at statstilskudet er bortfaldet, og der var endvidere mindre stigninger for franskbrød samt fintbrød og wienerbrød. Med hensyn til fedtstoffer, ost, mælk og fløde var der praktisk taget ingen ændringer. Udgiften til æg, der beregnes med anvendelse af sæsonudjævnede priser, er formindsket med 3 kr. For kød og flæsk var der en stigning på 13 kr.; oksekød steg med 7 kr., kalvekød med 2 kr. og flæsk med 4 kr. Der var yderligere svag stigning for tilberedte kødvarer. Udgiften til fisk faldt med 11 kr., idet der var betydelig prisnedgang for torsk. Rødspætter og sild viser derimod nogen stigning. Ved beregning af udgifterne til kartofler, frugt og grønsager benyttes sæsonudjævnede priser, og der var herefter for kartofler en stigning på 4 kr. og for frugt og grønsager en stigning på 6 kr.; der var især stigning i udgiften til æbler. Kolonialvareudgiften er forøget med 19 kr., hovedsagelig som følge af forhøjelsen af kaffepriserne. Endelig bemærkes, at udgiften til sukker- og chokoladevarer er gået op med 9 kr.

Hovedgruppen klæder, fodtøj, vask viser en stigning på i alt 2 kr., idet udgiften til vask (sæbespån) er steget med dette beløb, og en stigning på 1 kr. i

udgiften til fodtøj udlignes af en tilsvarende nedgang i udgiften til beklædning. Ingen af de enkelte poster inden for fodtøj og beklædning viser nævneværdige forskudninger.

Udgifterne til bolig og skatter er uændrede; disse poster reguleres kun een gang årligt, nemlig henholdsvis i januar og juli.

For brændsel og belysning var der en nedgang på 6 kr. som følge af prisfald for koks og elektricitet. Mindre stigninger bemærkes dog for kul og optændingsbrænde. Kontingenter og lign. er forøget med 7 kr.; fagforeningskontingent viser en stigning på 6 kr. og sygekassekontingent en stigning på 1 kr. Der er derimod svag nedgang for kontingent til arbejdsløshedskasse.

I udgifterne til anskaffelser og vedligeholdelse var der en nedgang på 1 kr., hvilket skyldes fortsat prisfald for hvidevarer. Spiritus, tobak og fortæring ude viser en stigning på 4 kr., der falder på sidstnævnte post (kaffe). Udgifterne til hygiejne samt kulturelle udgifter er forøget med 10 kr., der fordeler sig ligeligt på to poster, nemlig tandlæge og radiolicens. Transportudgiften var uændret, medens der for gruppen »Iøvrigt« var en stigning på 6 kr.; heraf skyldes 1 kr. udgiften til fremmed hjælp i hjemmet.

Til belysning af udgiftsændringerne for pristalsbudgettets hovedgrupper siden april 1953 er i nedenstående oversigt angivet indekstal for hver gruppe med priserne i juli 1914 som basis.

Indekststal for de enkelte udgiftsgrupper med priserne i juli 1914 = 100.

	April 1954	Jan. 1954	Okt. 1953	Juli 1953	April 1953
Fødevarer	349	345	345	346	341
Klæder, fodtøj, vask ..	410	410	411	412	404
Bolig	352	352	340	340	340
Brændsel, belysning ...	493	498	497	487	517
Skatter ¹⁾	563	563	563	563	608
Kontingenter o. l.	386	382	382	377	364
Anskaffelser, vedligeholdelse	431	431	432	433	438
Spiritus, tobak, fortæring ude	676	673	673	670	668
Hygiejne, kulturelle udgifter	354	351	351	352	350
Transport	355	355	356	358	349
Iøvrigt	257	256	256	255	254
Ialt	378	376	375	375	375

¹⁾ Med fradrag af børnetilskud.

Endvidere anføres i hosstående tabel detailpristallets bevægelser siden 1935, dels med priserne i 1935 som basis, dels med priserne i juli 1914 som basis.

Ved lov nr. 101 af 22. marts 1951 (jfr. lov nr. 73 af 31. marts 1954 om forlængelse af midlertidige ændringer i forbrugsafgiftslove) er det pålagt Det statistiske Departement at beregne et særpristal, hvori ikke indgår de i nævnte love omhandlede forhøjelser af afgiften på omsætning af stærke drikke og af afgiftssatsen for øl af skatteklasse I. Disse afgiftsforhøjelser udgør for april samme beløb som for januar, nemlig 9,08 kr. Særpristallet, hvori afgiftsforhøjelserne er udeladt bliver herefter 378 med priserne i juli 1914 som basis, 2 points højere end i januar. Med priserne

i 1935 som basis bliver særpristallet 220, 1 point højere end i januar.

Detailpristallets bevægelser siden 1935

	1935 gnsst. = 100				Juli 1914 = 100			
	Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	April	Juli	Okt.
1954	219	220	—	—	376	378	—	—
1953	221	219	219	219	378	375	375	375
1952	217	217	220	220	372	373	378	377
1951	202	208	213	215	346	356	366	369
1950	183	187	188	194	315	322	323	333
1949	181	181	179	179	310	310	307	307
1948	175	176	179	179	300	301	306	306
1947	170	173	174	175	292	297	298	300
1946	169	168	168	170	290	288	288	291
1945	169	170	170	170	290	291	291	291
1944	167	168	168	169	287	288	288	290
1943	167	167	165	167	286	286	284	286
1942	162	161	165	166	278	276	283	284
1941	151	154	161	162	259	263	275	277
1940	118	129	136	145	203	222	233	248
1939	107	107	107	111	183	183	183	190
1938	107	107	106	106	184	184	182	182
1937	102	104	105	107	175	178	180	183
1936	101	101	102	102	173	173	174	174
1935	—	—	—	—	169	170	173	172

Statsbanepersonalets Biblioteker

Det sjælland-falsterske

På en overordentlig generalforsamling den 12. maj d. å. vedtoges det enstemmigt at forhøje medlemsbidragene til samme beløb, som betales af medlemmer i »Det jysk-fynske Statsbanepersonalets Bibliotek«.

Efter forhøjelsen, der træder i kraft, såsnart de bidragsindeholdende lønudbetalingsmyndigheder kan gennemføre ændringen, vil de månedlige bidrag udgøre:

For medlemmer i 1.—12. lønningsklasse .. 2,00 kr.
For øvrige medlemmer .. 1,50 kr.

Det jysk-fynske

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Aarhus, opgang F, fredag den 25. juni 1954 kl. 16,30 med følgende dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede årsregnskab.
3. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgæde er: Overportør O. B. Eriksen, trafikkontrolør S. A. V. Fischer og håndv. A. Thomsen.
4. Valg af revisor i stedet for afdøde kontorassistent frk. M. Agger.
5. Valg af 2 suppleanter for bestyrelsen. (De afgæde er: Trafikkontrolør T. Amdi Petersen og håndv. G. Jensen.
6. Valg af 1 suppleant for revisorerne. (Den afgæde er overtrafikassistent E. Balstoff.
7. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1953/54 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 15.—25. juni 1954 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. b. v.

S. Svane Knudsen.



Jubilæum

Onsdag den 2. juni d. å. kan lokomotivfører N. Kristensen, V. Fjordvej 16, Aalborg, fejre sit 25 års jubilæum for sin ansættelse som lokomotivmand ved DSB.

Kristensen, som er Aalborggenser, har med en kort afbrydelse ved sin ansættelse som lokomotivfyrbøder været så heldig at kunne udføre sin gerning som lokomotivmand i Aalborg.

For den vågne interesse Kristensen viser i udførelse af sin ansvarsfulde gerning, samt for den friskhed Niels går til sagen, er han meget vellidt blandt kollegerne og medansatte, og til de mange hilsener, du modtager den 2. juni, ønsker afdelingsbestyrelsen at føje sine hilsener og ønsker om en god fremtid.

C. A. Jespersen.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

Lokomotivfører *Svend Olsen*,
Helgoland mdt.

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

Lokomotivfører *H. V. Harder*,
Godsbanegaardens maskindepot.

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum den 2. juni frabedes.

H. J. N. Winther,
lokomotivfører, Fredericia.

Tak

Modtag min hjerteligste tak for venlig opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 1. maj.

N. P. Rasmussen, rangermester,
Svendborg.



Forflyttet pr. 1-5-54.

Lokomotivfyrbøder:

K. E. Jensen (Bjergby), København Gb. til Holbæk (traktorkørsel).

Uansøgt forflytninger pr. 23-5-54.

Lokomotivførerne:

E. G. Menne, Faaborg, til Aalborg.
J. M. Jensen, Faaborg, til Aarhus H.
E. B. Eriksen, Faaborg, til Nyborg H.
H. A. H. Thomsen, Faaborg, til Aarhus H.
B. E. Rasmussen, Faaborg, til Gedser.
K. G. Eliassen, Faaborg, til Nykøbing F.

Lokomotivfyrbøderne:

F. L. Pedersen, Svendborg, til Aarhus H.
R. W. Rasmussen, Svendborg, til Odense.
A. Schmidt (Fenstra), Svendborg, til Nyborg H.
F. J. Hansen, Svendborg, til Odense.

Forflytninger efter ansøgning pr. 23-5-54.

Lokomotivfører:

P. Bryhl, Brande, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder:

B. C. Rasmussen, Assens, til Odense.

Afsked.

Lokomotivførerne:

E. V. Hougaard, Fredericia, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-6-54).
B. Fischer, Kalundborg, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-7-54).
J. C. Hjorthøj, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-54).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-5-54.

Pens. lokomotivfører *R. C. Vilmar*, Dybbølgade 16, st., Sønderborg.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-6-54.

Pens. lokomotivfører *M. V. Andersen*, R. af D., Høstrupvej 8, 1. th., København V.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

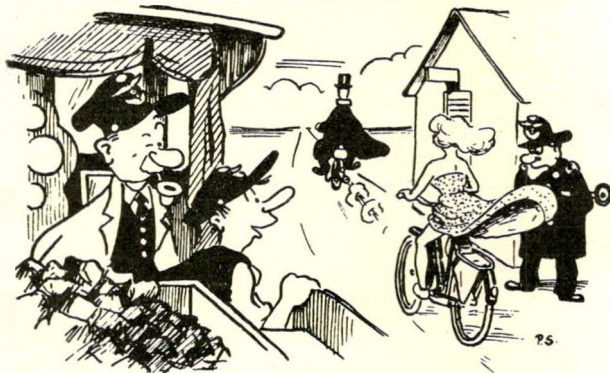
Sønderborg: Formandens navn og adresse rettes til:
R. U. Andersen, Frihedsallé 31, 1.

Byttelejlighed.

Aarhus— København.

Stor moderne 2 værelses lejlighed i Aarhus (altan, nedstyrningsskakt m. m.), 112 kr. pr. md. incl. varme, ønskes byttet med 2—2½ værelses lejlighed i København.

Togfører *K. Eriksen*,
Jagtvej 12, 4., th., København V.



— Det er vel nok sager, hvad' Olsen?
— Ja, og så har den blanke fælge —!

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD · SØLV · URE · OPTIK

Vendersgade 9 · Fredericia · Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia · Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport — Brændselolier

Gothersgade 44, Fredericia · Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal-
og Selskabslokaler

Vald. Petersen · Fredericia · Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia

Leverandør til
Brugsforeningen

Banegaardens Restaurant, Fredericia

Billige
Priser

anbefales de ærede Reisende

Husk Marketenderiet!

Telefon 187

Hurtig
Betjening

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigt

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

★ **STRUER · Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer · Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 · Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer · Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen · Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug

Skotojsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L PEDERSEN · STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage

L P betyder ogsaa laveste Priser

**Farve-
bøtten**

Tapet · Malervarer · Rullegardiner

v. Holger Häuser

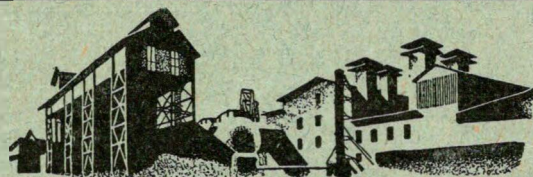
Danmarksgade 23 · Fredericia · Tlf. 1337

Nyborg

N. Urban Sørensen

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN *Sci. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71*
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETTEEN

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Hævefliser,
Flagstangsfodder m. m.

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens*

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser Husk Marketenderiet Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigst Viltoft

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspøttefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer · Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

En historisk beskrivelse af trækraften
indenfor Danske Statsbaners nuværende
område. Bestillinger modtages:

Hellerupevej 44, Hellerup.

Pris 15 kr. portofrit tilsendt.

THÜRMEERS

originale Snittøj

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146