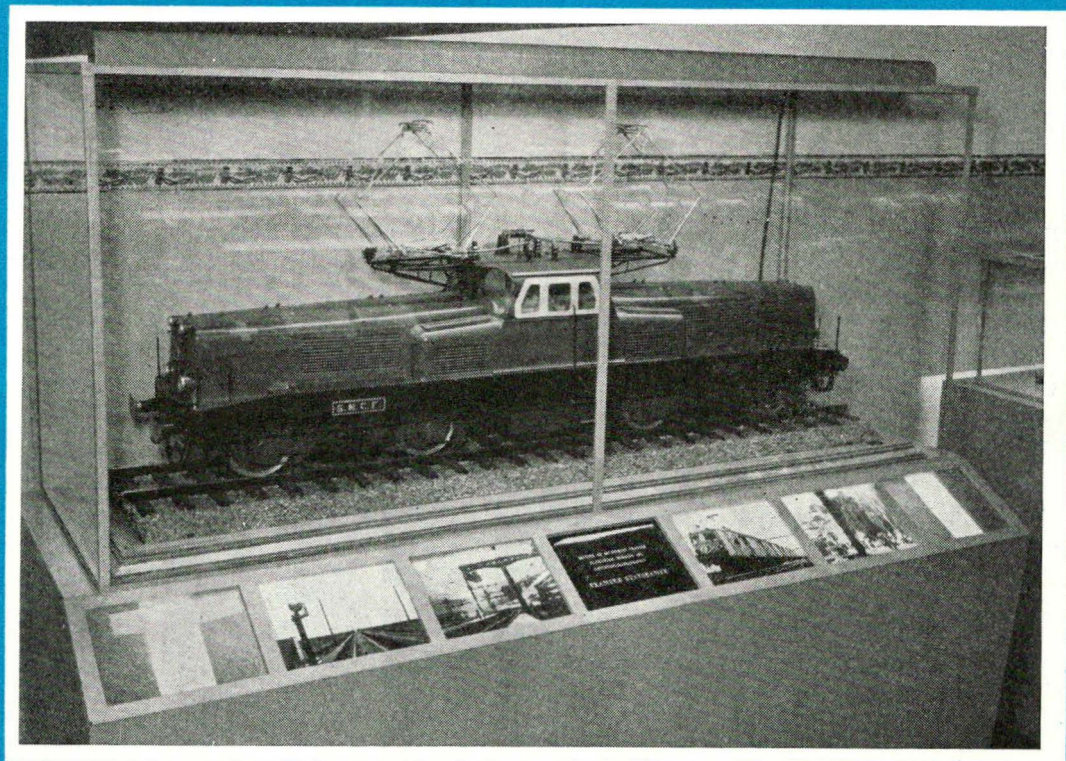


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 14 . 20. JULI 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

LEADING IN THE MARITIME WORLD...



**DIESELMOTOR TYPE
84-VTBF-180**

**2100 EHK
pr. cylinder
i kontinuerlig drift
under
tropiske forhold**

**d. v. s.
med 12 cylindre**

25000 **EHK**

BURMEISTER & WAIN

København Danmark



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 59. ÅRGANG

20. JULI 1959



Indhold:

Udvidet horisont eller ikke	255
Rich. Lille 75 år	256
Kørselsfordelinger	256
Plads for alle, der tør	258
Lidt om israelske statsbaner	260
Forsøg med atomkraft til togdrift	262
Frontruden	263
DSB's udstillinger	265
DSB's indtægter og udgifter	266
Under DLF	266
Statsbanepersonalets sygekasse	266
Personalia	266
Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund	266

Forsidebillede.

Model af et el-lokomotiv fra
schweiziske statsbaner.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Udvidet horisont – eller ikke

Man kan aldrig blive for klog! Eller kan man? Spørgsmålet er i hvert fald lige til, når man betragter udviklingen i dag. I alles bestræbelser på at skaffe sig en bedre levestandard, spiller uddannelsen efterhånden en altdominerende rolle. Denne udvikling er måske naturlig.

Men det er ikke blot den enkelte sig selv nok, der i kampen for livets materielle goder må søge sin kundskabshorisont udvidet. Specielt dem, der som i den faglige organisations arbejde kæmper for kammeraternes sociale og økonomiske vilkår, må søge kundskab for at finde et grundlag for sit virke. Videre er der altid blandt en organisations medlemmer et indslag af særligt interesserede, som gerne vil vide lidt om det, der rører sig i tilknytning til fagbevægelsens problemer.

I erkendelse heraf, og for at imødekomme de krav og ønsker som stilles, gennemfører man over kursusvirksomhed et intensivt oplysningsarbejde med den samtidige bagtanke at gøre de størst mulige kredse interesserede og aktive i arbejdet, thi herigennem frugtbares og levedegøres organisationsarbejdet. Sammenholdet, solidariteten uddybes og styrkes, og den almene dannelse befæstes.

Vor forenings ledelse er ikke blinde for oplysningsarbejdets store betydning og har gennem organisationens 60 årige beståen på mange områder søgt at dygtiggøre i første række sin tillidsmandsstab, så den stod godt rustet til det faglige arbejde. Særligt siden 1948 har dette arbejde været meget aktivt, og foreningen har i dag i spidsen for sit oplysningsarbejde et udvalg, som dygtigt og ihærdigt går til opgaven, måske med lidt for fuld udnyttelse af den økonomiske ramme, som er opstillet for oplysningsvirksomheden, men resultaterne skal nok give bonus for indsatsen. Dette landsoplysningsudvalg, som har forestået ledelsen gennem en række år, har i alt fortjent megen anerkendelse for sit arbejde, og det er kun ønskeligt, at det fortsat må have held til på samme gode måde at følge tiden og udviklingen op.

I september måned lægges ud med 2 kursus på vort ferie-hjem – et tillidsmands- og et medlemskursus. Om det første er blot at sige, at deltagelsen her på forhånd er givet og begrænset til tillidsmænd, og år for år søger en række dette kursus til styrkelse af det lokale og foreningens arbejde i det hele taget. Det andet kursus er udelukkende baseret på medlemmer, men er fuldt så vigtigt, som det første, og vi kan ikke kraftigt nok understrege den tilfredshed, ledelsen vil føle, når man ser interesserede melde sig til. Ganske vist må man ofre noget af sin dyrebare ferie til deltagelsen i dette kursus, men alligevel får man under en overkommelig form adgang til at udvide sine kundskaber, samtidig med at man i kammeratligt samvær tilbringer nogle gode dage på vort ferie-hjem. Det, man henter med sig hjem, står rigeligt mål med den tid, man sætter ind på det.

Det er ikke små penge, foreningen ofrer på dette arbejde, men det gøres i troen på de gode resultater og bygger bl. a. på en årrækkes erfaringer.

Rich. Lillie 75 år

Tiden iler hastigt, og det er ikke til at forstå, at det blot er 5 år siden, vi i dette blads spalter gratulerede foreningens tidligere formand i perioden 1918–1929, Rich. Lille, med hans 70 års fødselsdag. Men kendsgerningerne er uomtvistelige, thi den 3. august runder Rich. Lillie de 75 år.

Der er næppe grund til at gentage den række tillidshverv, han har beklædt, fordi han, til trods for det lange spand af år fra sin udtræden af organisationens aktive arbejde ved overgang til materialforvalterstillingen i 1929, stadig har bevaret kontakten med sin gamle forening, og som æresmedlem trofast er mødt frem, så han er kendt fra vore kongresser og andre lejligheder, hvor vi meget gerne ser ham.

At han er æresmedlem beror ikke på nogen tilfældighed. En fuldt fortjent æresbevisning for den initiativrige, dygtige indsats til gavn for organisationens interesser, og vi har ikke mistet i vor erindring betydningen heraf. I en vanskelig tid stod han ved roret, klarede opgaverne brilliant, og foreningen stod sammen-tømret til hans arvtagere.

På god lokomotivmandsvis repræsenterede han standen, hvor han lagde ryg til samfundsmæssige opgaver. Til det fyldte 70 år, røgtede han i det kommunalpolitiske arbejde sine hverv med interesse og dygtighed, og som fodboldentusiast udførte han anerkendelsesværdigt ungdomsarbejde.

Det er måske netop denne idrætslige interesse, der er lige vakt nu som før, som holder ham evig ung. Thi forstå, hvem der kan, i alder synes han ganske tidsløs, og det er jo ikke så få opgaver, der har været pålagt ham, som mere end rigeligt kan tynge sin mand.

Lad da disse linier munde ud i ønsket om, at det forsat må være sådan, at vi stadig kan møde ham lige frisk og rask.

Hjertelig til lykke med fødselsdagen.

Kørselsfordelingen

I en virksomhed som statsbanernes, hvor lokomotivpersonalet skal udføre en meget skiftende tjeneste – d. v. s. begynde og slutte sit arbejde på højst forskellige tidspunkter – må der naturligvis som andre steder udarbejdes en plan for dette personales tjeneste, og en sådan foreligger med de såkaldte kørselsfordelinger, idet der for den enkelte tur er en fuldstændig oversigt over de tog, man skal fremføre, og hvilke tjenestetider der som følge heraf kan beregnes.

Kørselsfordelingsoversigterne fremstilles som fremgående af vedstående billede (lidt formindsket) i en slags lystryk, efter at man på planen har indføjet tog og tjenestetid. Imidlertid findes der anledning til at tage formen for udarbejdelse af oversigterne op til kritisk gennemgang, fordi disse i deres udførelse efterhånden er blevet så sammentrængte og gnidrede, at der skal mere end almindelig evne til at finde ud af, hvad der står i oversigten. Det vedstående billede for en tilfældig udtaget kørselsfordeling viser med al tydelighed, hvor utydelig udførelsen er, og vi finder derfor anledning til at understrege nødvendigheden af en ændring af kørselsfordelingerne, så personalet uden vanskelighed er i stand til straks at se, hvorledes den dem tildelte tjeneste skal udføres.

Vel vidende, at foreningen for nogle år tilbage gik med til, at kørselsfordelingerne skulle udarbejdes efter det nuværende system for at nedskære omkostningerne ved oversigternes fremstilling, havde man dog ikke tænkt sig, at det skulle ende i dette gnideri, thi da er vi nu af den opfattelse, at man kommer til at kvittere noget af den billigere omkostning, så kørselsfordelingerne ændres, og der er tid til at få forholdet bragt i orden inden næste køreplansskifte. Der er jo ingen tvivl om, at alene arbejdet med at tegne planerne er forbundet med en vis udgift, og det er spørgsmålet, om ikke trykning af dem kan klares på rimelige økonomiske vilkår, og oversigten vil blive tydelig og let læselig. I 2. distrikt havde man, før de her behandlede oversigter, en glimrende form, idet man anvendte trykte planer efter løsbldssystemet, en form som ganske vist var dyrere end den, vi kender i dag, men alligevel nemme at arbejde med.

Det skulle være bedre med de nuværende oversigter, efter det opstillingsprincip, man har anvendt, og vi anerkender, at princippet er udmærket, hvis ikke det påskrevne var gnidret indtil ulæselighed.

Vil man ikke gå over til trykning af oversigterne, kan der i stedet for pen og blæk til det skrevne anvendes skrivemaskine, hvis typer i hvert fald kan gøre oversigterne mindre gnidret. Vi henstiller derfor til rette vedkommende om at tage spørgsmålet op og søge hidført en ændring, thi det er ikke rimeligt at byde personalet sådanne kørselsfordelinger, som her er vist.

Det er altid rart at have det rigtige værktøj til arbejdets udførelse, og man kan ikke se grund til, at dette princip ikke også skal gælde for personalets kørselsfordelinger.

Plads for alle, der tør!

Parolen for de indonesiske jernbaner er: »Hæng på, hvis du vil med«.

Den dag, jeg forlod Djakarta med Bandung som bestemmelsessted, syntes toget at være mere overfyldt end nogensinde.

Jeg ved ikke, hvad jeg skulle have gjort uden drageren. Det lykkedes høm at få manøvreret min kuffert ind gennem et vindue, hvor venlige mennesker tog sig af den og fik den anbragt i bagagenettet. Den indonesiske hjælpsomhed er stor.

Selv fik jeg kun en fod på det første trinbræt og hang og svævede halvt ude i luften. Det har sine fordele i dette klima i form af aircondition, men formodentlig har jeg været et latterligt syn med mit i luften frit flagrende fuldskæg. Selv var jeg imidlertid ikke ved at dø af grin, når jeg ihukom advarslene »Læn Dem ikke ud«. Det var en dødsensfarlig situation, og ofte sagde det »piv«, når noget passerede med 75 kilometers fart få centimeter fra mig. På den anden side set, er jeg uden erfaring for, om det er behageligere at dø af hedeslag i folkemassen indenfor.

Det er et festligt syn at se de indonesiske tog. De overfyldte københavnske sporvogne tåler ingen sammenligning selv i den værste mylderetid. Mylderet uden på de indonesiske tog kan kun sammenlignes med en bisværn – men uden nogen

dronning i midten, for Indonesien er en republik. Folk hænger i lagvis, og jeg var lige ved at sige, at man skulle være lykkelig, hvis man overhovedet kunne se toget, for alle steder, hvor der er den mindste mulighed for det, kan man være sikker på, at en eller anden har haget sig fast.

Den store jernbaneulykke.

Tidligere har det været de indonesiske jernbaners store stolthed, at togene afgik præcist, og at sikkerheden var lige så stor som i de fleste lande i Europa.

I de sidste måneder har man ikke kunnet leve op til denne standard. Den ene togulykke er fulgt efter den anden, indtil det kulminerede i den store togulykke nær Tasikmalaya i Vestjava, hvorved næsten hundrede mennesker mistede livet. Medvirken- de til det store antal af ulykkesofre er det, at vognene er lavet af træ og derfor simpelthen bliver knust til pindebrænde, når en ulykke indtræffer.

»Indonesian Observer«, der står regeringen nær, har spurgt, om det ikke var tiden, at trafikministeren blev holdt ansvarlig. Om man ikke burde udskifte de gamle spor eller nedsætte hyppigheden af jernbanetrafikken, fastsætte togenes størrelse og antallet af passagerer? Om der

stadig er specielle vagtposter på togene, når de passerer gennem områder, som er genstand for terroristvirksomhed? Bladet fremhævede endvidere, at det ikke var første gang, en ulykke var forårsaget af frakobling mellem maskinen og togstammen, og at ministeriet derfor må holdes ansvarlig for forsømmelighed og uansvarlighed.

Trafikministeren aflagde rapport i Parlamentet og sagde, at de foretagne undersøgelser viste, at ulykken skyldtes sabotage, og at frakoblingen var foretaget af en »ukendt mand«.

Hele det brogede liv.

Efter at have passeret de første stationer efter Djakarta afleverede toget en meget stor del af sin last, og trængslen lettede betydeligt.

Jeg kravlede indenfor godt træt i armene efter at have haget mig fast, men glad for at have reddet livet denne gang. Det lykkedes mig virkelig at få en siddeplads, endda ved vinduet. Udenfor passerer et kedeligt, fladt landskab forbi. »Det grønne er godt for øjnene«, siger H. C. Andersen i »Den grimme ælling«. Han havde ikke været i Indonesien, for ellers ville han have fortalt, at man kan blive træt af kun at se grønt.

Livet i toget er langt mere interessant og broget. Sælgerne har travlt. Mange af dem er kvinder. De udbyder frugt, riskager, æg, nødder, læskedrikke m.m. Også for tiggerne er toget et godt objekt. Ofte er det triste skæbner – blinde eller med de-



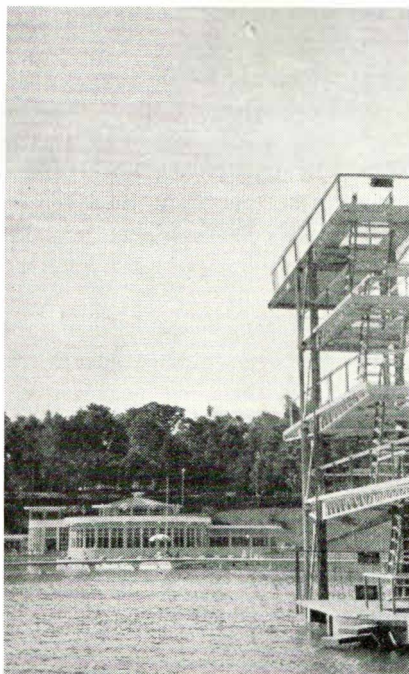
Bygningen i Bandung, hvor grundlovsforsamlingen tog den skæbnesvangre beslutning at afvise forslaget om en tilbagevenden til 45-grundloven.

Friluftsbadet i Bandung er det største i Sydøstasien.

forme lemmer. Der er mere end 1 million blinde i Indonesien ud af en befolkning på omkring 85 millioner. En lille purk på omkring de 10 år slæber sig langs gulvet. Hans ene fod vender bagud.

Pludselig lyder der et advarselsråb igennem vognen. Der er militærkontrol på toget. Sælgerne får travlt med at gemme deres varer af vejen. En af dem skubber sin kurv ind under min bænk og tager plads på armlænet, idet hun påtager sig en uskyldig mine. En anden mere temperamentfuld skælder højrøstet ud over militærpolitiet, men får fra en af medpassagererne et venligt vink om, at det er bedst, hun holder mund, hvis hun ikke vil risikere en arrestation. Et øjeblik efter dukker militærpersonen op, bevæbnet med gevær. Vi holder alle vejret, spændt på om han får fangst. Langsomt går han gennem vognen og undersøger, indtil han fortsætter ud ad døren til den næste waggon. Sælgerne er reddet for denne gang. Kurvene kommer atter frem, og handelen fortsætter.

Mørket falder på. Det sparsomme loftlys kaster et mat skær ud over vognen. Alle er trætte. Vi er nu nået ind i bjerglandskabet. Vi kan høre, når vi kører over broer og igennem tunneler, men vi kan intet se. Efter fem timers anstrengende rejse ankommer vi til Bandung.



Bandung er »Javas Paris«.

Bandung er på alle måder en mere behagelig by end Djakarta. Der er frygteligt varmt i Djakarta, og indoneserne lider tilsyneladende lige så meget under det som en fra det kolde nord. Man tilbringer megen tid under brusen hver dag for at få lidt lindring. Selv om aftenen og om natten er det ikke meget bedre.

Djakarta siges at have omkring 3 millioner indbyggere – i Indonesien kan man aldrig vide det nøjagtigt. Ikke desto mindre ligner hovedstaden en forvokset landsby med mange små, lave huse eller hytter, kun flikket sammen af fletværk eller endog papir. Uendelig fattigt og snavset.

Mange af indbyggerne er flygtninge, drevet fra deres hjemegn af de fanatiske muhamedanske oprørere. Der findes bedre kvarterer i Djakarta, men ak, kun for de få. Bandung ligger 6–700 meter oppe i bjergene, omgivet af høje bjerge på alle sider. Temperaturen er langt behageligere, og selv om den »kun« er halvt så stor, ligner den langt mere en storby end Djakarta. Butikkerne er større, fattigdommen synes ikke at være så udbredt, og om aftenen er der mere lys i gaderne. Djakarta siges at være den mørkeste by i hele Sydøstasien. Bandung kaldes »Javas Paris«.

Den skæbnesvangre afgørelse

Bandung har et stort jernbanelærksted, dåsefabrik, gummifabrik, kinifabrik, der leverer 80 pct. af hele verdens kininforbrug, og her ligger også bygningen, hvor grundlovsforsamling indtil for nylig diskuterede præsident Sukarnos forslag om »guided democracy« og en tilbagevenden til 45-grundloven.

En tilbagevenden til 45-grundloven vil sige, at der foruden parlamentet skulle vælges en forsamling bestående af repræsentanter fra de forskellige funktionelle grupper i samfundet. Forslaget opnåede ikke det nødvendige to trediedeles flertal i den grundlovgivende forsamling, og der var dermed skabt en meget kritisk situation. Forholdene i Indonesien i dag må snarere kaldes democrazy end democracy. I sidste uge blev al politisk aktivitet forbudt af militæ-

Størstedelen af Djakarta er slum. De fleste af husene er opført af fletværk. Fattigdommen er ubeskrivelig. Personlig såvel som tøjvask foretages i det snavsede vandløb.



ret, uden at der dog samtidig blev nedlagt forbud mod de politiske organisationer. I parlamentet er det blevet henstillet, at man kun beskæftiger sig med tekniske detaljer og ikke drager politiske ting ind i debatterne – det skulle synes en teknisk umulighed. De samme henstillinger eller forbud er der blevet rettet mod de provinssielle råd og andre offentlige råd. Selv er jeg frataget tilladelsen til at rejse til Central- og Østjava grundet på den nye udvikling og grundet på, at de politiske forhold

er temmelig usunde i de nævnte områder.

Tilsyneladende går livet roligt videre i Indonesien – i hvert fald på overfladen. Situationen kan meget vel skifte hurtigt, og også inden denne artikel når frem, men der er lige så store chancer for, at der ikke sker nogen ændringer i de første to-tre måneder.

Det sandsynligste er, at man afventer Sukarnos tilbagevenden fra hans verdensrejse, og ansvaret vil derefter blive lagt over i hans hæn-

der. Der er håb om, at Sukarnos hjemkomst vil betyde en lettelse i den nuværende situation, og at militæret vil ophæve forbudet mod den politiske aktivitet. Samtidig kan det formodes, at præsidenten vil gennemtvunge 45-grundloven, uanset det manglende flertal, men det vil tage så lang tid at forberede den, at den næppe kan træde ud i virkeligheden før 1961-62 – og hvad kan der ikke ske inden den tid?

Djakarta, den 12. juni 1959.

Kurt Rasmussen.

Lidt om de israelske statsbaner



Klar til afgang fra Jerusalems banegård.

Der behøver ikke altid være nogen logisk forbindelse mellem et lands historie – og dets jernbanehistorie. Et tydeligt bevis på denne kendsgerning danner Israel. Siden tidernes morgen har karavanesporene trukket deres net over det hellige land – og utallige er de rejsende gennem næsten to tusinde år, der har besøgt landet for at få del i den velsignelse, Jerusalem er et udtryk for.

Kun i ganske korte tidsrum – målt med historiens målestok – har det været muligt at komme til Jerusalem med jernbane. Det var i den såkaldte

tyrkiske periode, den første jernbane så dagens lys i det hellige land.

I 1890 fik et fransk selskab koncession på anlægning af en jernbane fra Jaffa til Jerusalem. Det drejede sig om en smalsporet bane med 1,0 m sporvidde, der i årene 1890 til -92 blev ført over Lydda – og i en år-række var denne bane den eneste i landet.

Først så sent som i 1905 anlagdes den næste strækning, der ligeledes var smalsporet – 1,05 m – fra Haifa gennem Jesreel-dalen til Edrei – den såkaldte Hedjaz Railway. Og der

skulle atter gå en del år, inden nye udvidelser fulgte.

Under den første verdenskrig påbegyndtes endnu en smalsporet bane – ligeledes 1,05 m – mellem Hadera-Nablus, Afula-Masudiya og Tina-Bet-Hanon.

Efter krigen – i den britiske mandatsperiode – videreførtes en standard sporlinie, Sinai-linien, til Kantara, Rafa, Lydda, Haifa og Acco. Kort forinden var strækningen fra Jaffa til Lydda blevet nedlagt og stykket fra Lydda til Jerusalem udvidet til 1,05 m sporbredde.

At anlægningen af jernbaner i det daværende Palæstina var et særdeles omstændeligt arbejde, ser man tydeligt, når man hører, at denne strækning igen i 1920 blev bygget om. Fra Jaffa til Lydda blev nemlig nu anlagt en standard linie og fra Lydda til Jerusalem blev det 1,05 m brede spor erstattet med standardspor.

I 1923 nedlagdes det ene af dobbeltsporene på Sinai-linien, og endelig i 1925 byggedes en jernbane af Palæstinans regering (Britisk mandat) i samarbejde med Palæstinans selskab for jødisk kolonisering (Palestine Jewish Colonisation Association).

I den britiske mandatperiode skete nu ingen udvikling indenfor jern-

banebyggeriet før den engelske hær ved hjælp af sydafrikanske ingeniører byggede en jernbane fra Haifa over Beirut til Tripolis. Dette skete i 1942.

Da den israelske stat blev dannet i 1942, havde man et stort arbejde foran sig med en gennemgribende omorganisation af landets jernbanedrift. Allerede i april samme år gennemførtes denne omlægning. Fra den britiske mandatsperiode havde man 440 km spor til rådighed, medens strækningen gennem Jesreel-dalen (The Yizreel Valley Line), der var smalsporet over en længde på 87 km ikke benyttedes.

Det første tog efter omlægningen kørte på strækningen Haifa-Hadera allerede i maj 1948, og i løbet af de følgende måneder blev tog indsat på de andre ruter.

I 1949 rådede de israelske jernbaner over 90 damplokomotiver, 43 passager-vogne og 2215 godsvogne.

Som alt andet i Israel går også jernbanedriftens modernisering med rivende fart.

Den bekostelige kørsel med – og vedligeholdelse af – damplokomotiverne har medført, at man allerede i 1957 havde erstattet damplokomotiver med dieselmaskiner således, at træk-kraften fordelte sig sådan:

14 damplokomotiver, 13 diesel-lokomotiver til hovedlinierne, 10 diesel-rangerlokomotiver og 12 skinnebusser. Endvidere var vognparken udvidet til 54 passagervogne og 2932 godsvogne. Når de sidste 8 diesel-rangerlokomotiver, der er bestilt i Tyskland, kommer i drift i Israel, vil man ikke mere benytte damplokomotiver – og moderniseringen, der påbegyndtes i 1952, vil foreløbig være afsluttet.

Til de israelske jernbaners formål vil 2–3 damplokomotiver kunne erstattes af én diesel-maskine. Først og fremmest fordi diesellokomotivet kan udnyttes de 23 af døgnets 24 timer imod damplokomotivets 16 – og fordi vedligeholdelsen og reparationerne af diesel-lokomotiver er meget billigere end af damplokomotiverne. Endelig er dieselmaskinernes trækraft betydeligt større. I denne tid fløjter damplokomotiverne i Israel på deres sidste vers. Dette er jernbaneteknik-

kens naturlige udvikling, siger man i Israel – og man vil gøre alt for at være fint placeret i denne udvikling.

I Israel – som alle andre steder i verden – er jernbanernes fornemste opgave at transportere gods og passagerer på hurtigste, bekvemmeste og billigste måde. Sidste år blev mere end 2 millioner tons gods og omkring 5 millioner passagerer transporteret af de israelske jernbaner. Siden 1949 er banernes transport- og billetpriser blevet fordoblet, men landevejstrafikken er steget til næsten det tredobbelte, og det vil i lang tid fremover stadig være billigere at rejse med tog end med noget andet moderne befordringsmiddel i Israel.

Man benytter også kombineret bane- og vejforbedring af hensyn til de kunder, der ikke har sidespor til deres virksomheder – og selv med to gange omladning er denne transportform billigere end landevejsbefordring alene.

Iøvrigt anlægges stadig nye sidelinier til større fabrikker – man har i dag 210 km sporlængde af denne art imod 135 km for ti år siden.

På grund af de mere moderne driftsmetoder og det bedre materiel beskæftiger de israelske jernbaner lidt færre folk i dag end for fem år siden, men naturligvis langt flere end i 1949. Dengang var der 1030 ansatte, i 1954 var der 1864 og sidste år 1851.

Jernbanedirektionen udgøres af generaldirektøren og syv afdelingsdirektører. Hver afdeling har sit specielle hverv: Trafikafdelingen tager sig af alle trafikale spørgsmål, under den mekaniske afdeling sorterer værkstederne, spor, broer og bygninger hører under ingeniøraftdelingen, der er en afdeling for økonomiske spørgsmål, der er lagerafdelingen og handelsafdelingen og endelig signal- og telefontjenesten, der er nerven i de israelske jernbaner.

De israelske jernbaner er statsdrevne og modtager som sådan tilskud fra staten, og nogle år fremover vil banerne være nødsaget til at støtte sig på denne hjælp, da store nyinvesteringer er nødvendige, men tiden er ikke fjern, da disse store investeringer (48 millioner £) vil bære frugt. Eksempelvis kan nævnes, at den tre år gamle Beer-Sheva linie

sidste år var i stand til at bære sig selv indbefattet amortisation og afskrivninger.

Millionbeløb er anvendt til signal-tjenesten alene på strækningen fra Haifa til Tel Aviv; – det er de israelske statsbaners svar til kravet om større effektivitet. Efter moderniseringen af signaltjenesten har det været muligt at tredoble antallet af daglige forbindelser på denne strækning. Ved at udvide stationernes kapacitet kan man opnå det fulde udbytte af diesellokomotivernes større trækraft og således fordoble togstammens længde og vægt.

Et hurtigt passagertog kan nu gennemkøre strækningen på 1 time, da det ikke mere er nødvendigt at sagtne togets fart, hver gang man nærmer sig en station.

Og hvad der er allervigtigst – sikkerheden er forøget, fordi man nu ikke er afhængig af eventuelle menneskelige fejltagelser og svagheder.

Når de projekterede fuldautomatiske vejboomme er blevet installeret, vil Israel komme til at ligge i spidsen blandt verdens jernbane-nationer hvad sikkerheden angaar.

De israelske statsbaner har store nyanlægninger på deres program i de nærmeste årtier – og også de eksisterende smalsporede banestrækninger, der i dag er delvis ude af drift, vil blive ombygget til standard-spor.

Israel er et land med utrolige modsætninger både hvad mennesker og sprog angår – der tales omkring 60 forskellige sprog og dialekter – og det er således forståeligt, at der for de israelske statsbaner er andre vanskeligheder at overvinde end de rent tekniske. Med den fremdrift og energi, der lægges for dagen i dette unge, ældgamle land, er der imidlertid ingen som helst tvivl om, at alle problemerne overvindes.

Høflighed koster ingen penge. De israelske baner takker i opslag og brochurer deres kunder, fordi de benytter banerne, og de understreger, at de gør deres bedste for en effektiv afvikling af trafikken, samtidig med at de gør opmærksom på, at deres bedste stadig vil blive bedre. Her kunne andre måske lære et og andet!

Jørgen Petersen.

Forsøg med atomkraft til togdrift i gang

Både Amerika, England, Schweiz og Italien har sat baneteknikere ind i samarbejde med atomfysikere.

De nuværende kraftværker kan ikke klare strømforsyningen.

I en tidligere artikel har vi omtalt, at overgangen til dieseldrift og elektrificering på jernbanerne sikkert må betragtes som et mellemlid på vejen til indførelsen af atomkraftdrevne tog. I det sidste par år har man i Amerika eksperimenteret med et atom-lokomotiv og omgivet forsøgene med megen hemmelighed, vel sagtens, fordi man endnu ikke er nået frem til teknisk tilfredsstillende resultater. Under alle omstændigheder er de forskellige landes jernbaneledelser meget interesseret i denne tekniske udvikling, efterhånden som de pågældende lande tager spørgsmålet om bygning af atomkraftværker op.

De lande, hvor sagen først kan ventes at få aktualitet, er sådanne steder, hvor man allerede har en stærkt udbygget el-jernbanedrift og samtidig naturlige forudsætninger ved floder med vandfald. Ganske vist er vandkraften adskillige steder i forvejen meget stærkt udnyttet, men hvor der er mulighed for yderligere at bruge vand som kraftkilde, vil man sikkert gøre det.

Schweiz er det jernbaneland i verden, hvor el-togdrift er gennemført i højeste grad, næsten 97 pct. af toggangen her foregår med elektricitet, og det kræver et kolossalt strømfor-

brug. Man forudser nu, at vandets kraftkilder med en fortsat større, intensiv trafik inden længe har nået sit maksimum. Derfor har ledelsen af Schweiz' Forbundsbaner nylig besluttet at gå ind i et forsøgsarbejde vedrørende atomkraft, og repræsentanter for ledelsen har tiltrådt et selskab, Suisatom S.A., som netop er blevet oprettet af en række store, elektriske foretagender i landet.

De samme problemer arbejder man nu med i Italien. Her undersøger atomfysikere sammen med jernbaneteknikere muligheden for at oprette et atomkraftværk ved Rom, ligesom eksperterne samler oplysninger fra udlandet om kapaciteten af små og middelstore reaktorer. Både engelske og amerikanske firmaer har sendt materiale herom til Rom, og et hold teknikere fra de italienske statsbaners hovedledelse samt to fysikere fra trafikministeriet har deltaget i kursus på engelske atomværker, ligesom man opmærksom følger udviklingen på dette område andre steder i udlandet.

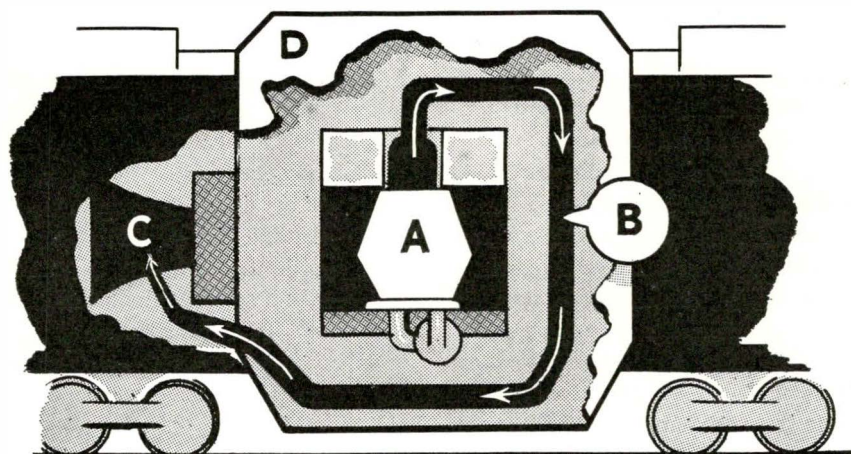
Det kniber efterhånden for de nuværende italienske kraftværker at klare leverancen af strøm til den stadig udvidede elektrificering på lændets jernbanelinier. For tiden bruges der mere end 2.000 millioner

kw årligt, af hvilket kvantum kun en fjerdedel leveres af de italienske baners egne kraftværker, og i 1960 regner man med et forbrug på 3.000 millioner kw.

I over tredive år har Italiens statsbaner haft egne el-kraftværker og stadig måttet bygge nye. I de sidste fem år er arbejdet med elektrificeringen af banerne gået meget stærkt frem, og det er derfor nødvendigt at opføre et nyt kraftværk. Arbejdet hermed er i gang, kraftstationen skal ligge i Norditalien ved floden Adda i nærheden af Comosøen. Værket skal stå færdigt i foråret 1961 og får en kapacitet på 300 mill. kw, og samtidig arbejdes der altså meget kraftigt på at få bygget et jernbaneatomkraftværk ved Rom.

*

Billedet viser en skematisk gengivelse af et fremtidigt atom-drevet lokomotiv. Det er kendt, at det første atom-drevne transportmiddel i verden er u-båden »Nautilus«, der blev søsat i januar i år. Grunden til, at man valgte en u-båd og ikke et lokomotiv, er følgende: U-både er indtil nu altid blevet drevet frem af akkumulator-drevne elektro-motorer, og det var derfor nødvendigt for båden at komme op til overfladen, når disse akkumulatorer skulle oplades – dette er ikke mere nødvendigt, da atomkraftmotoren ikke behøver luft. For det andet besidder atomkraftmotoren en næsten ubegrænset aktionsradius, der er af største betydning for en u-båd, da man derved sparer returplads for at påfylde brændstof. Og endelig er benyttelsen af atomkraft-motorer endnu på det experimentelle stadium og kræver omkostninger, som de private selskaber, der sørger for al jernbanetrafik i Amerika, ikke ville kunne investere.

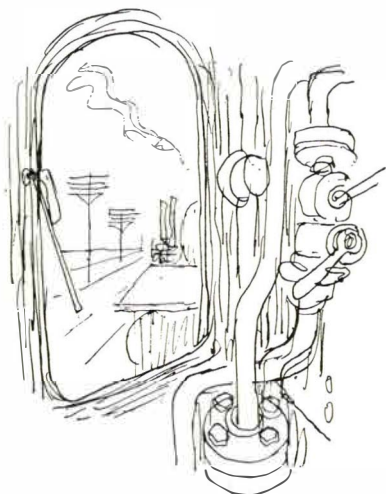


Skematisk fremstilling af princippet i atom-motoren.

(A) indeholder URan-235 og her fremstilles dampen, der gennem rørene (B) ledes til damp-turbinen (C).

(D) er den indkapsling, der vejer 250 t og skal beskytte mandskabet imod atom-bestrålingen.

Frontruden



Engelsk-fransk-amerikansk samarbejde om en tunnel under den engelske kanal

Det er ikke alene herhjemme, vi beskæftiger os med store projekter om broer eller tunneller. En fast forbindelse over eller under Øresund er efter de afsluttede tekniske undersøgelser nu nået frem til en realitetsbehandling på højeste plan i Sverige og Danmark. Spørgsmålet er så, hvordan man løser det meget betydelige økonomiske problem og skaffer de nødvendige penge.

Kaster man blikket længere ud og studerer, hvad man andre steder arbejder med af lignende tekniske problemer, må det største absolut siges at være projektet om en tunnel under Kanalen mellem England og Frankrig. Ideen hertil opstod allerede for halvandet hundrede år siden, og gennem årene har videnskabsmænd og teknikere jævnligt beskæftiget sig med udformningen af den. Under Suezkrisen for et par år siden fik planen om en tunnel under den engelske kanal ny næring, og der blev efter initiativ af Suez Canal Company nedsat en arbejdsgruppe eller rettere tre samarbejdende, bestående af engelske, franske og amerikanske teknikere, geologer og økonomer, som tilsammen skulle udgøre en tunnelstudiegruppe, og til dette arbejde ventes at ville medgå en udgift på ca. 230 millioner franc.

Allerede i 1880'erne havde franske

geologer fået nærmere kendskab til kanalens klippefyldte undergrund, og man bruger nu disse resultater som basis for de fortsatte, geologiske undersøgelser. Dengang undersøgte franskmændene muligheden for en tunnel, der på fransk side skulle udgå ved Sangatte og på den engelske kyst ved Shakespeare Cliff. De videnskabelige metoder, man anvender ved undersøgelsen af klippernes hårdhedsgrad på kanalens bund, bygger bl. a. på lydets hurtighed og målinger heraf gennem klipperne.

I sommer regner man med at kunne afslutte de geofysiske undersøgelser af bundforholdene, og når også teknikerne er færdige med deres foreløbige projektering, vil civilingeniører fra de tre ovennævnte lande gå i gang med at foretage økonomiske beregninger over den mest hensigtsmæssige konstruktion af en tunnel. Man vil kalkulere udgiften til en kombineret jernbane- og vej tunnel, eller alternativet for enten den ene eller den anden form.

Den engelsk-fransk-amerikanske arbejdsgruppe er nu gået i samarbejde bl. a. med Economist Intelligence Unit i London og Société d'Techniques et Economiques i Paris om den endelige udformning af det gigantiske, tekniske projekt, og beretningen herom vil muligvis allerede foreligge inden årets udgang.

4.400 signaler viser togejen

Europas nyeste el-sikringsanlæg er netop taget i brug på Würzburgs hovedbanegård og betyder en meget væsentlig rationalisering, besparelse af mandskab og øget sikkerhed for toggangen indenfor distriktet jernbanedirektion Nürnberg. Det har været halvtredie år at bygge sikringsanlægget, som koster ca. 4,6 mill. D-mark, og det erstatter fem mekaniske kommandoposter, der har været i brug i fyrrer år. Sikringsanlægget er af samme system som det, der nu indføres af Danske Statsbaner både på større og mindre stationer.

Würzburgs hovedbanegård befares for tiden dagligt af 450 tog og har omkring 1900 rangeringer hver dag, så det er en omfattende toggang, der dirigeres fra den nye to-etagers hoved-

central, hvor tavler over sporarealet er forsynet med 500 trykknapper og ikke mindre end 4.400 små el-signal-lamper til markering af sporstilling. Til Würzburg hovedbanegårds nye sikringsanlæg er knyttet 10.000 relæer med 83.000 kontakter, 115 km ledningstråd og 75 km kabler til de ydre anlæg. Fra centralen dirigeres også 53 højttalere og en radiostation til rangerterrænet, hvor syv lokomotiver er udstyret med modtager og sender, ligesom rangerpersonalet har 15 transportable walkie-talkie-apparater.

Overfald på taxachauffører

Egentlig forekommer det mærkeligt, at der i vort ellers ret fredelige land findes mennesker, der for nogle hundrede kroners skyld kan få sig selv til at overfalde og myrde en taxachauffør, som intetanende passer sit job. Ikke destomindre er det forekommet adskillige gange i den senere tid, og det kan endvidere nævnes, at man i andre storbyer i verden har været vidne til akkurat det samme, hvilket viser, at det ikke er noget specielt, som kun forekommer herhjemme.

ITF journal, som er organ for Internationalt Transportarbejder Forbund, har behandlet dette uhyggelige emne i udgaven for maj måned dette år, og i artiklen nævnes hvilke foranstaltninger, der mellem taxachaufførere i andre storbyer drøftes for at forhindre disse grimme forbrydelser.

Et af de mest drastiske forslag kommer fra Schweiz, hvorfra er foreslået, at alle taxavogne udstyres med forskellige anordninger, der betjenes ved et tryk på en knap, som sidder skjult for andre end chaufføren. Når knappen trykkes ind, begynder en sirene at hyle meget højt, og samtidig fremkommer en fortsat række af knald, der lyder fuldkommen som revolvereskud, og sluttelig begynder samtlige vognens lanterner at blinke. Ideen motiveres med, at disse voldsomme lyde vil være nok til at forhindre overfaldene, idet en eventuel forbyrder vil blive så chokeret, at han fuldkommen glemmer, hvad han havde tænkt sig at udføre.

Observer.

Lilleputbane, som er en attraktion

De italienske jernbaner har et lilleputtog, som er en sand turistattraktion. Det kører i Dolomitterne i Norditalien og fra byen Chiusa ved banelinien Brenner-Bolzano. Fra 512 m går turen op til 1600 m over havet. Toget består af et diminutiv lokomotiv og to personvogne, som hver har fire dobbelt-bænke. Alt på denne bane er i miniature-format, også stationsbygninger.

Under kørslen svinger og rokker det lille tog. Det går i serpentine-sving op over bjerget på dets uvendige side. Kun få steder har man valgt at sprænge tunneler ind gennem massivet. Toget kører gennem den kendte turistby Ortisei, hvis hovedgader passerer ikke mindre end fem gange. Toget kører her flere steder så tæt på bygninger, at man kan kigge lige ind i folks stuer. Der har længe været talt om at nedlægge den lille bane, men det er blevet ved snakken, og når det engang sker, vil Gardena-dalen været berøvet en virkelig attraktion.

Esperanto kongres i Linz, Østrig

Jernbanemændenes Esperantoforening har i maj måned afholdt sin 11. kongres i Linz, Østrig.

Til kongressen var mødt 422 deltagere fra 17 europæiske lande. Danmark var repræsenteret ved 24 deltagere.

Flere jernbanestyrelser havde sendt hilsener til kongressen. Hr. generaldirektør P. E. N. Skov sendte ved vor delegerede V. Brændstrup, Århus, sin hilsen til kongressen.

Det er med glæde, at vi med denne hilsen og med den store velvilje mod vor jubilæumskongres i Århus 1958 i erindring kan konstatere, at jernbanestyrelsen i vort lille land er ved at være opmærksom på denne betydning, som Esperanto kan få under udførelse af vort daglige arbejde, hvor vi på en mængde områder har brug for et internationalt sprog.

Nu kan der jo spørges: »Hvad beskæftiger en sådan international kongres sig med?»

Hovedspørgsmålet er udbredelse af sproget mellem jernbanemænd i

alle lande. Med dette formål er foreningen stiftet; men efter den store tilgang af medlemmer kommer der mange problemer, som skal klares. At mange nye tekniske udtryk skal oversættes, således at de forstås af Esperantister fra hvilket land.

I flere lande er komiteer, som arbejder med denne oversættelse. Det er et arbejde, som koster fritid og penge for de idealister, som arbejder med udarbejdelsen af ordkagen.

På hvert års kongres er der et fagforedrag, som skal udarbejdes af de forskellige landes foreninger. Emnet i år var i »køreplanernes betydning». Ved udarbejdelsen af den danske rapport har vi fra administrationens side modtaget en hjælp og støtte, som vi siger tak for.

Af de delegerede blev krævet en mængde arbejde; men det må indrømmes, at der var også sørget for lejlighed til at se byen. Man må her beundre det mægtige opbygningsarbejde, som er foretaget, og man kan med glæde konstatere, at østrigerne går en bedre fremtid i møde. Når vi danske kommer til udlandet føler vi os til tider stolte over vort sociale høje stade; men ved samtaler med kolleger kan man konstatere, at i Østrig er man ved at komme på siden af os.

Ved at tale Esperanto får man den mulighed, at man kan samtale med alle og dermed komme mere i kontakt med forholdene i de forskellige lande. Man får ikke sine oplysninger fra dette eller hint blad. Nej, man får dem fra manden, som står midt i arbejdet.

Derfor er deltagelse i en Esperantokongres for den opmærksomme, ikke alene en ferierejse, men et møde med mennesker og forhold, som man uden Esperanto ville være ude af stand til at forstå eller bedømme.

Var det ikke værd at tænke på det, når vinterens oplysningsarbejde om kort tid begynder.

P. C. Pedersen.

Aktiviteten i luften

Lufttrafikken har sat ny rekord i 1958 i henhold til de oplysninger, som er fremkommet fra den internationale civilflyvningsorganisation.

I det nævnte år blev befordret 89 millioner passagerer, som hver fløj gennemsnitlig en distance på 960 km. For året 1957 var de tilsvarende tal

86 millioner, der hver gennemsnitlig fløj 945 km.

Denne stigende aktivitet har i øvrigt bevirket, at de militære myndigheder rundt omkring i landene er begyndt at samarbejde med civilflyvningen med hensyn til flyvehøjde, rute og deslige. Der er nemlig forekommet sammenstød i luften, bl. a. i England, mellem civile og militærmaskiner, og årsagen hertil skyldes alene et manglende samarbejde mellem de nævnte instanser.

Livsforsikring

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin beretning om virksomheden i 1958. Det fremgår heraf, at Statsanstalten i det forløbne år har tegnet nye livsforsikringer til en samlet sum af 208 mill. kr., og nytegningen af renteforsikringer har andraget 17 mill. kr. årlig hævning.

Ved forsikringstidens udløb er der udbetalt 18,4 mill. kr. til de forsikrede, og som følge af dødsfald blandt de forsikrede 8,5 mill. kr.

Ved udgangen af 1958 udgjorde Statsanstaltens samlede bestand af livsforsikringer over 2,5 milliarder kr. Bestanden af renteforsikringer udgjorde på samme tidspunkt 134 mill. kr. årlig hævning.

16.104 personer har i årets løb indsendt helbredsoplysninger til tegning af nye forsikringer. Af disse har kun 24 – eller 1,5 pro mille – af helbreds-mæssige grunde ikke kunnet opnå den ønskede livsforsikringsdækning.

Præmiefritagelse på grund af invaliditet er indrømmet i 296 tilfælde, og 307 forsikrede, der betalte forhøjet præmie, har fået præmierne nedsat, de 250 til tarifmæssig præmie.

Statsanstaltens samlede aktiver udgjorde ved årets slutning 1,2 milliard kr. Bonusfonden til støtte for næste bonusudlodning i 1962 var ved udgangen af 1958 på 64 mill. kr. Til yderligere støtte for næste bonusudlodning har Statsanstalten i 1958 henlagt 23 mill. kr. til overskuds-fonden, som derefter er på 66,5 mill. kr. Indtægterne i 1958 androg 170,2 mill. kr., og der blev i samme tidsrum indkøbt værdipapirer og placeret udlån til et samlet beløb på 131,5 mill. kr.

DSB's udstillinger

Et udmærket middel til at øge forståelsen af jernbanens arbejde, målsætning og samfundsmæssige opgaver.

Det var et friskt initiativ, der påbegyndtes med DSB's udstillinger i perrontunnellerne på Københavns Hovedbanegård, og gennem nogle år er der passeret adskillige udstillinger, som har givet det rejsende publikum og andre interesserede et indblik i jernbaneområdets mangesidede virksomhed. Udstillingerne har man i en vis grad også flyttet ud til andre stationer, og det vil kun være ønskeligt, at dette må ske i et større omfang, idet der i hvert fald på adskillige stationer er så stort et antal rejsende, at det bliver betydelige kredse, der gennem det meget instruktive udstillingsmateriale kan blive orienteret om jernbanevirksomheden og dermed bibringes lidt bedre forståelse af arbejdet og målsætningen herindenfor.

For tiden har man to udstillinger på Københavns Hovedbanegård, dels i tunnelen til perron 1 og dels til perron 6.

Udstillingen, der er arrangeret i tunnelen til perron 6, er hentet fra verdensudstillingen i Bruxells 1958, og viser jernbanemodeller fra en række vesteuropæiske jernbaner. Blandt andet kan nævnes en 8,5 meter lang model af det italienske lyn-tog Il Settebello, som er Europas mest moderne el-tog, der løber med 160 km fart mellem Milano og Rom og har plads til 190 passagerer. Frankrig er repræsenteret med en

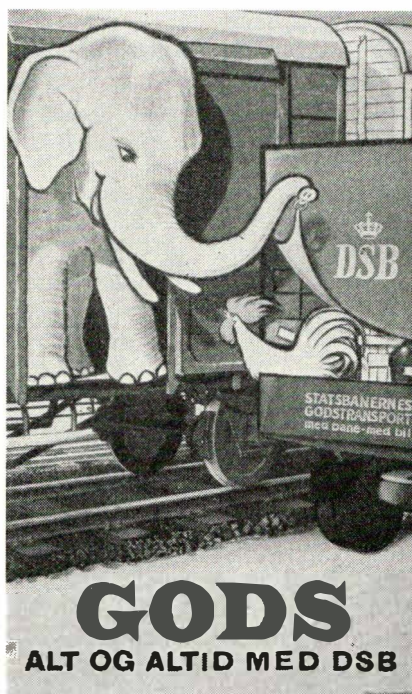
model af elektrisk lokomotiv af nyeste type og en model af verdens hurtigste tog Le Mistral. Fra Tyskland ser man et af dettes Trans European Express-tog samt en model af DSG's moderne sovevogne. Der er modeller af elektriske lokomotiver fremstillet af Henschel Werke. Endvidere modeller fra en række andre lande, de nyeste indenfor området, og man skal ikke her remse op, thi enhver interesseret bør selv tage dem i øjesyn ved et besøg på udstillingen. Denne rummer også en model af en sovevognskupe, hvor man ved tryk på knapper kan ændre den fra almindelig siddevognskupe til sovevognskupe af forskellige typer. Formedelst indkast af 10 øre kan man foretage disse ændringer, og det indkomne beløb går til efterårets svagføretog. På hallens sider fortæller man ved hjælp af to elektriske kort om Europa som jernbaneland og om transporttider for gods fra Danmark til forskellige europæiske lande, ligesom man ved gennemlyste diapositiver fortæller om de lande, der udstiller modelmateriale.

I tunnelen til perron 1 har man åbnet en udstilling med ting fra Den gamle By i Aarhus i anledning af det verdenskendte købstadsmuseums 50 års jubilæum, ligesom man gennem fotografiske illustrationer fortæller lidt om Aarhus af i dag. I forbindelse med dette jubilæum er der startet et

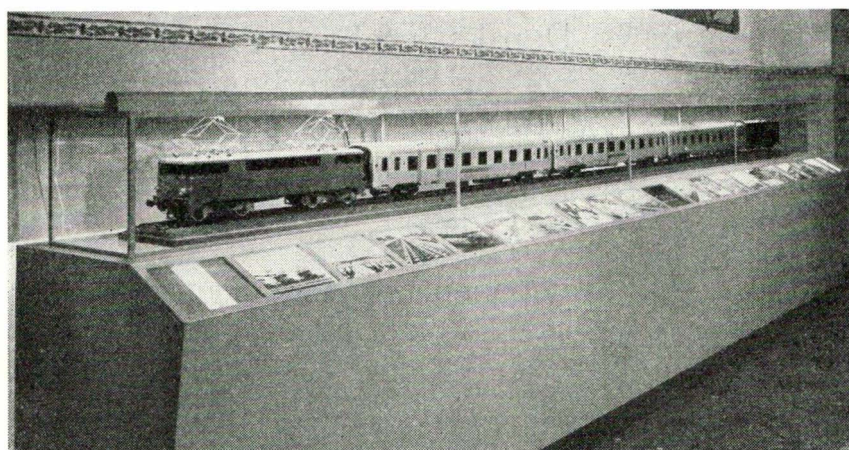
landslotteri for at tilvejebringe økonomiske midler til udvidelse af musæet og dettes vedligeholdelse.

Til begge disse udstillinger er der gratis adgang, og vi kan anbefale enhver at slå et slag ned til de underjordiske udstillinger, de er absolut et besøg værd.

Reklame må der til.



Reklamen er jo en vældig magt og end ikke statsbanerne kan undlade at benytte sig af den. Tid efter anden har man da også ladet fremstille plakater til ophængning for at gøre opmærksom på en eller anden forsendelsesform, når det drejer sig om gods, eller det er et spørgsmål om tilrettelæggelse af rejser for at gøre befolkningen mere rejselysten gennem billige og populære rejser. Nylig har man ladet fremstille en ny godsplakat, som er tegnet af tegneren Aage Rasmussen.



Det franske hurtigtog Le Mistral.

DSB's driftsindtægter og- udgifter

I forhold til finansåret 1957/58 er indtægten af *personbefordringen* (herunder rejsegods og automobiloverførsler på færgerne), ca. 300,3 mill. kr., steget med ca. 11,8 mill. kr., indtægten af *godsbefordringen*, ca. 183,2 mill. kr., steget med ca. 7,1 mill. kr. og indtægten af *postbefordringen* samt forskellige *andre indtægter*, ca. 65,5 mill. kr., steget med ca. 2,2 mill. kr.

Alt i alt er *driftsindtægterne*, ca. 549,0 mill. kr., steget med ca. 21,1 mill. kr.

De egentlige *driftsudgifter*, ca. 571,6 mill. kr., er steget med ca. 15,6 mill. kr.

Stigningen skyldes bl. a., at lønkontiene er forøget med ca. 25,3 mill. kr. forårsaget af de fra 1.

	April 1958/59	Marts 1957/58	Afvigelser
Personbefordring	300.300.000	288.530.000	11.770.000
Gods- og kreaturbefordring	103.220.000	176.150.000	7.070.000
Postbefordring	21.260.000	20.680.000	580.000
Andre indtægter	44.270.000	42.570.000	1.700.000
Indtægter ialt	549.050.000	527.930.000	21.120.000
Driftsudgifter	571.580.000	555.990.000	15.590.000
Driftsoverskud	-22.530.000	-28.060.000	5.530.000
Afskrivning	23.650.000	21.660.000	1.990.000
Forrentning	51.140.000	46.330.000	4.810.000
Statens tilskud til driften	97.320.000	96.050.000	1.270.000

april 1958 udbetalte nye lønninger i h. t. lønningsloven af 7. juni 1958 og forhøjelse af ekstraarbejderlønninger på linie med stigningerne i privat-erhvervene, samt øgede udgifter til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel og færger (ekskl. lønudgifter på ca. 4,1 mill. kr., medens brændselsudgiften har været ca. 15,2 mill. kr. mindre end året før (flere MY-lokomotiver).

Driftsresultatet, et underskud på ca. 22,5 mill. kr., er herefter ca. 5,5 mill. kr. bedre end i foregående finansår.

Det samlede regnskabsmæssige resultat af driften under medregning af afskrivning og forrentning, der er steget med ca. 6,8 mill. kr. til ca. 74,8 mill. kr., bliver, at der i 1958/59 er et underskud på ca. 97,3 mill. kr., medens der i 1957/58 var et underskud på ca. 96,1 mill. kr.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mands, J. K. H. Larsen, Roskilde, bisættelse. Tak for Roskilde afdelingers fanes tilstedeværelse.

Anna Larsen.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

K. Lorentzen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

E. A. Clemmensen,
lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst, bortrejst.

V. R. O. Berg,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. K. Nielsen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 3. august frabedes venligst.

H. E. H. Kruse,
lokomotivfører, Gb.



Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning pr. 1-7-59.

Lokomotivfyrbøder:
V. Jensen, Fredericia, i Enghave.

Dødsfald

Lokomotivfører J. L. Nielsen, Roskilde, er afgang ved døden den 29/6-59.

Pensioneret lokomotivfører J. K. H. Larsen, Roskilde, er afgang ved døden i juni 1959.

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund

Følgende numre er udtrykket i forbundets landslotteri.

6856 - 17415 - 17252 - 6186 - 3919 - 18037 - 19443
10047 - 2510 - 18392.

Statsbanepersonalets Sygekasse

I den ved dr. Skat M. Illums død ledigblevne post som jernbanelæge i 9A. Lægedistrikt i København er fra 1. juli d. å. ansat dr. E. Torp-Pedersen, der afholder konsultation Jydeholmen 51, kl. 14-15, onsdag dog kl. 16-18, telefon Damsø 8833.

Restaurant

VARNA

AARHUS

Koncert
Dansemusik

Søndag: Matiné kl. 16

Telefon 4 04 00

Læssøs Radio Service

udfører alle reparationer hurtigt
og reelt.
Afhentning og udbringning.

Sdr. Boulevard 103, Maribo. Telf. 889.

Aarhus Amtstidende

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre-
og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og
Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor
populære

10 Maaneders Familie-Konto



J. ALBERTSEN
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Motorcykelkursus 50 kr. . Alm. kort 13 kr. i timen
Erhvervskort 15 kr. i timen . Lastvognskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 30 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

Damsø 566 . Søndag: Go 8578

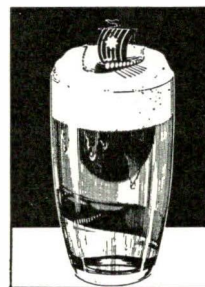
Sidste år var 90 pct. af vor elever på anbefaling
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespræmie*

Prix d'Honneur

Belgien 1958

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

**Dag-
gamle
kyllinger**

Hønniker og rugeæg
førende kvaliteter til avl
og fedning Reg nr R 3 Avis-
besætning under Landsudvalget
for Flerkræavl Se vore resul-
tater paa Høng og Brabrand
forsøgsstationer
Kyllingerne
leveres
overalt

Ric. Brøndums Hønseri

Lille Lovdal, Them By. tlf 94

RONDO RADIO Byens største udvalg
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i **FJERNSYN**

AARHUS

CAFE VESTER Vestergade 69 . Tlf. 30214
Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN
som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



NORSGADE 1
lige over for "Biografen,"
Tlf. 2 72 12.

ALT FOR SAMLEREN

Størst udvalg
Altid billigst

A. Rylunds Eftf.

Frimærkehandel
Klostergade 20 . Aarhus

AARHUS CHROM TEKNIK

KNUD THIEDE

ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

Forlang salaterne

fra

Aarhus Salatfabrik ½
Nr. Alle . Tlf. 27311



Peter K. Dolby & Søn

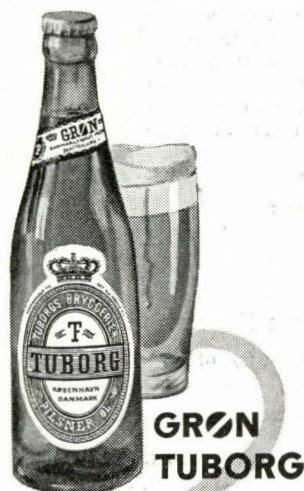
Kunstdrejere . Signalføjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

Aarhus Galvaniserings-Anstalt

Fabrik: Nørreport 20 - Tlf.: 23 222

Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

NYBORG

Bøger - Papir - Musik
Bøtcher-Jensen
Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

HJ. MARTENS EFT.
v/ Peter Christensen
GULDSMED & GRAVØR
Nørregade 6, Nyborg, Tlf. 369

WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed
Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63
BOGTRYK
Telefon Asta 5002. København 5

KALUNDBORG

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243
Altid første Kl. Varer

Spis
Kalundborg Margarine
Th. Jørgensen . Tlf. 90
Daglig friskkøret
Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN
Malermester
○
Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant
CHR. SCHRØDER
anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Haffliser, Flag-
stangsfædder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

**KALUNDBORG
KULKOMPAGNI**

Aktieselskab
Tlf. TRETEN

Raklev Brugsforening
pr. Kalundborg
Tlf. Raklev 21

Lev. til Feriehjemmet

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

Kalundborg
Fællesbageri

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

H. RASMUSSEN . Gartner
Gisseløre
Tlf. Kalundborg 594
Leverandør til feriehjemmet

J. Kjær Christensen
aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehjemmet

STRUER

Frisørsalonen
Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

Karlsbjerg Mejeri
Tlf. Raklev 19

Lev. til Feriehjemmet

**Kul, Koks, Briketter
& Brændselsolier**

IMPORTKOMPAGNI ½
KALUNDBORG
Telf. *33 (Flere Ledn.)

Mogens Sørensen

aut. elektroinstallatør
S. NYRUP pr. KALUNDBORG
Telefon Raklev 160
Leverandør til feriehjemmet

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659
Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehjemmet.

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82
Leverandør til Feriehjemmet

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

Ja... **HOF**
har den rene
friske
pilsnersmag..!

