

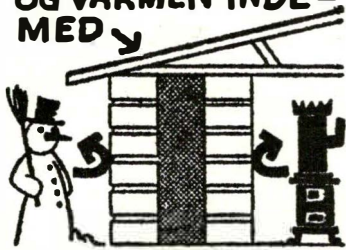
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 5 . 5. MARTS 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE -
MED**



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/2 Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

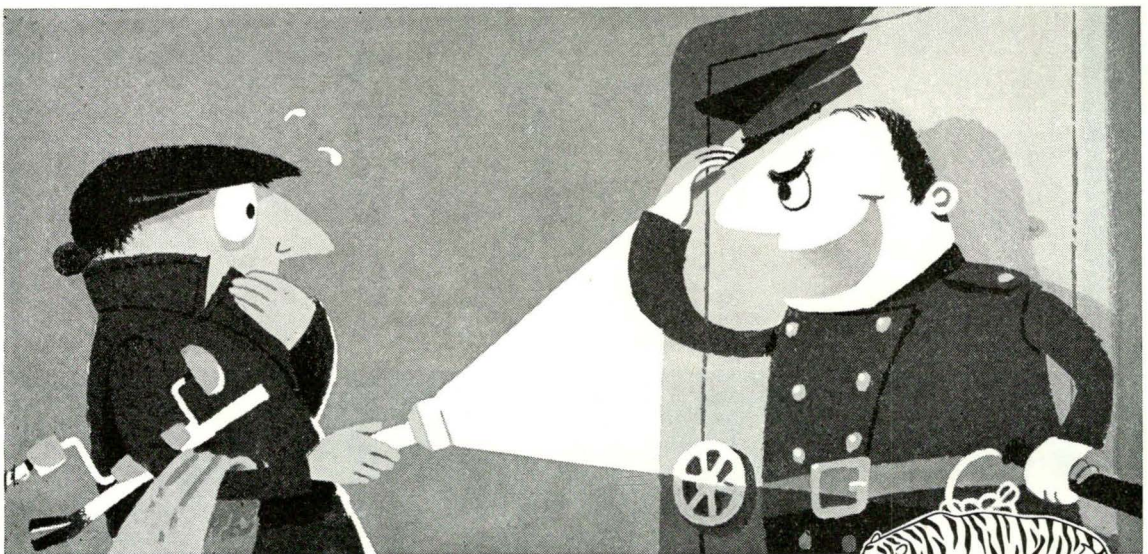
Finsensvej 78 - København F.

Telf. FA. 6767



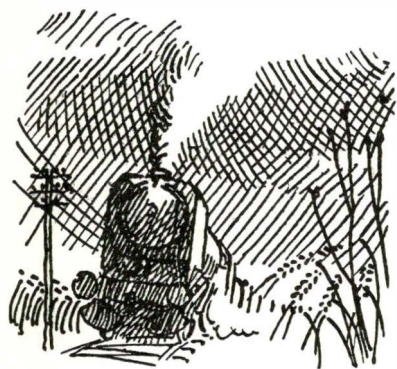
Specialfabrik for
elektriske signal- og sikringsanlæg

Leverandør til D. S. B.



-der er altid lys i lygten med

HELLESENS
BATTERIER



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 5 - 60. ÅRGANG
5. MARTS 1960



Indhold:

Ved H. C. Hansens død	67
Den kommende mand	68
FN's verdensflygtningear	69
Labors nye hus	70
Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat	70
Ny bilfærgerute	71
Et kapitel af København stations historie	72
DSB's indtægter og udgifter	74
Frontruden	75
Jernbanen præger landskabet ..	76
Under DLF	78
Personalia	78
Medlemslisten	78
Nye adresser	78
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	78

Forsidebillede:

*Det amerikanske fagblad Labors hus
i Washington.*



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.

Ved H. C. Hansens død

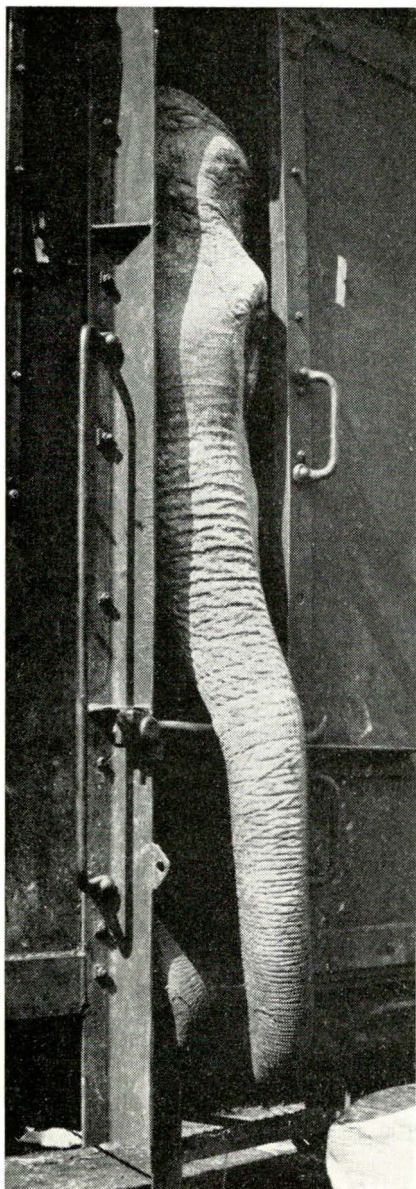


Budskabet om statsminister H. C. Hansens død fredag den 19. februar d.å. kom som et lammende slag for offentligheden. Døden høstede atter blandt den danske arbejderbevægelses store mænd. En mand i sin fejreste manddomskraft, en mand for hvem de vanskeligste arbejdsopgaver klarede med bravour, bukkede under for en alvorlig sygdom.

Det lod anes, at H. C. Hansens sygdom ikke gav håb om varig helbredelse, men alligevel kom budskabet om hans død smerteligt overraskende. Vi havde glædet os over meddelelsen om den vesttyske forbundsrepublikks venlige tilbud om rekreationsophold i forbundsrepublikken, når H. C. blev udskrevet fra hospitalet. En gestus til en mand der i fuldt mål fortjente det generøse tilbud. Der lå bag det mere end blot konventionel høflighed. Det var et udtryk for taknemmelighed og respekt for et menneske, som med realitetssans og redelig vilje søgte fred og forståelse mellem folkeslagene. Det er mænd af denne støbning, der findes alt for få af, og omend man ikke bør forledes til bitterhed over arbejderbevægelsens tilsyneladende vanskæbne ved at skulle miste sine bedste sønner midt i arbejdet for en god sags førelse, er det dog, selv med mindet om en med hæder præget indsats, trist at se udviklingen ske.

Der er i dagene til dette skrives sagt og skrevet om H. C. Hansens virke, så ingen er i tvivl om hans betydning for vort land, men det står lige så klart, at vi også før hans død forstod hans værd. Hans dyder og fortjenester skal ikke gentages her, men vi skal minde om, at han i adskillige forhold på afgørende

Snabelfuld frisk luft



Den store godsvogns porte er åbnet lidt på klem under ophold på stationen. En lang snabel bliver stukket uden for og trækker frisk luft. I den anden ende af snabelen er der en stor elefant, der er vægtigt gods for Tyske Forbundsbaner, som transporterer en cirkus med dyrebestand rundt til en række byer.

Ny jernbanebro over Rhinen

I marts tager man fat på at forny den kombinerede vej- og jernbanebro over Rhinen ved Worms. Broens ståløverbygning er 354 m lang og bygges i seks sektioner. Arbejdet vil blive udført hurtigst muligt.

måde har grebet ind til gavn for vor stand. Både som tidligere finansminister og som regeringens leder har vi kunnet finde forståelse hos ham, når vi mødte frem, og alt andet ufortalt har vi alene heri grund til at mindes ham med stor taknemmelighed.

På mange måder nød vi hans bevågenhed, og med det utrolige han overkom, havde vi også lejlighed til at se ham som foredragsholder i vort oplysningsarbejde ved tillidsmandskursus på vort ferie hjem.

En sand forkæmper for demokrati og for arbejderbevægelsens fremgang er taget bort. Vi har mistet en politiker af format, i hvis hænder regeringstøjlerne lå blidt, men fast styrende en kurs mod folkestyrets bedste idealer. Vi vil ikke glemme det.

Æret være H. C. Hansens minde.

Den kommende mand

En plads blev ledig, en plads skal udfyldes. Med statsminister H. C. Hansens bortgang, er det faldet i finansminister Viggo Kampmanns lod at tage arven op. Det bliver ikke let at gøre dette. En svær forpligtelse lægges på hans skuldre, men det skal siges straks, at vi tror på ham og har tillid til, at hans evner vil måle sig med opgaven. Vi kender ham fra hans virke på det finanspolitiske gebet, hvor han har skabt respekt om sit arbejde. Hovedvægten i det fremtidige arbejde skal han nu lægge på andre områder, men som regeringsleder vil der fortsat være råderum for at præge landets økonomiske udvikling. Akademikeren er kommet til at stå ved arbejderbevægelsens ror, men det skal ikke være nogen forklejning, og der er da ej heller nogen uenighed om, at netop Kampmann skal være H. C.s efterfølger. Han har også sans for realiteter, og hans person er respekteret viden om i vort land. På jævn og bramfri måde har han meget aktivt taget del i det politiske organisationsarbejde og herigenem skabt det solide grundlag for den tillid, der nu vises ham ved at blive stillet i spidsen for regeringen. Kampmann skal nok vise sig tilliden og forhåbningerne værdig.



FNs verdensflygtningear

I forbindelse med Verdensflygtningear skal dansk kampagne hjælpe med til at ændre millioner af flygtninges skæbne.

I 1957 foretog tre unge englændere en rejse gennem Europa og Asien for at danne sig et førstehåndsbild af flygtningeproblemet i verden. Et umiddelbart resultat af den store rejse var en artikel »Wanted: A World Refugee Year«, der fik umådelig betydning. Artiklens ide var, at ligesom det internationale geofysiske år havde fået stor succes ved den opmærksomhed, som presse, radio, fjernsyn o.s.v. viste det, således kunne også et verdensflygtningear skabe den verdensomspændende interesse, som var nødvendig for en effektiv indsats til fordel for de utallige flygtninge, der verden over lever i elendige kår.

40 millioner flygtninge

Flygtningene er virkelig utallige. Ingen ved, hvor mange der faktisk er, men det anslås, at ikke mindre end 40 millioner mennesker under og efter den sidste verdenskrig har forladt deres hjem og siden har levet som flygtninge i udlandet. Omkring 19 millioner bor i Europa og ca. 21 i Afrika og Asien. Og foruden de 40 millioner eksisterer der endda stadig flygtninge fra den første verdenskrig, især russere i Kina og Hongkong, selv om de – talmæssigt set – ikke betyder meget i det store billede.

Flygtningeproblemet har naturligvis altid eksisteret, men aldrig i det omfang, som den anden verdenskrig og den politiske udvikling derefter skabte. Under krigen måtte mere end ti millioner europæere forlade deres hjem, enten fordi de drog bort på flugt fra krigen, eller fordi de frygtede den politiske udvikling – eller fordi de tvangsforflyttedes som arbejdere i tysk industri og landbrug. Freden sendte nye skarer ud på vandring, mennesker, der var af tysk oprindelse, men som deres forfædre boede i Østeuropa, i Polen, Tjekkosllovakiet, Ungarn, Rumænien og Jugoslavien, lande som nu ikke mere ønskede dem som borgere. Det skete samtidig med, at en del af de under krigen tvangsforflyttede søgte tilbage til deres hjemstavn. Mange måtte imidlertid blive, hvor de var, fordi de af politiske årsager frygtede at vende hjem.

I slutningen af 1940'erne og igennem 1950'erne voksede flygtningetallet stadig. I Europa bevirkede den kolde krig, at millionvis af mennesker søgte fra øst til vest, flest fra Øst- til Vesttyskland, selv om verdens øjne måske mere har været rettet på de 200 000 ungarere, der flygtede til Østrig og Jugoslavien og derfra videre – hvis det var muligt.

I Afrika er årsagen til flygtningeproblemet krigen i Alger, som har fået godt 200 000 algeriere til at drage til Tunis og Marokko, hvor de frister en kummerlig tilværelse. F.eks. anslås det, at i hvert fald halvdelen bor under åben himmel. I Mellemøsten lever mere end en million arabiske flygtninge, der forlod Palæstina op til og under Palæstina-krigen i 1948. I Indien og Pakistan findes der meget store antal flygtninge, som måtte bryde op fra deres hjem i 1947, da det gamle Indien blev delt op, og

disse tal forøges for Indiens vedkommende med de skarer af tibetanere, som i de seneste år er kommet til. I Vietnam har landets deling efter Indokina-krigen skabt et flygtningeproblem, hvorom man – talmæssigt set – ikke ved meget mere, end at det er meget stort, så stort og så svært overskueligt, at der ikke findes kontrollable tal. Det samme gælder for Koreas vedkommende. Tallet på flygtninge fra Kina er derimod gjort op. Omtrent en million Kinesere har søgt tilflugt i Hongkong.

10–15 år i flygtningelejr

Af alle disse flygtninge, er der naturligvis mange, der efterhånden har løst deres problemer i, hvad de selv synes er rimelig udstrækning, men tilbage bliver millionvis af mennesker, der lever i frygtelig fysisk og psykisk nød. Mange af dem har tilbragt 10–15 år i flygtningelejre med at vente på at komme videre, at nå til et sted, hvor de kan skaffes boliger og passende arbejde, eller dog – for de handicappedes vedkommende, at komme under ordentlige plejeforhold. For selv om de allerfleste stater anerkender den såkaldte asylret, d.v.s. flygtningenes ret til at slå sig ned uden for deres hjemlands grænser, sker anerkendelsen uhyggelig ofte med den kyniske indskrænkning, at denne ret kun gælder i det første såkaldte asylland, den stat, hvortil flygtningene først nåede frem. Derfor foregår der en ophobning af flygtningene i nabolandene til visse områder. De fjernere lande, hvortil flygtningene oftest vil hen, forbeholder sig at udvælge de flygtninge, som de vil tage fra første asylland, og det bliver naturligvis de mest egnede flygtninge, mens utallige syge, invalider, gamle og mennesker, der på anden måde er handicappede, forbliver i lejrene som såkaldte *minusflygtninge*. Der kræves kun kort tid – måske et halvt år – i en flygtningelejr for at mærke et menneske for livet, og hvad betyder det så ikke at have tilbragt 10–15 år af sit liv der?

Det var det spørgsmål, de tre unge englændere formulerede for sig selv, og som de fremlagde for offentligheden i artiklen »Wanted: A refuge Year«. Deres udfordring vakte stor opsigt i England, sagen bragtes frem i parlamentet, regeringen støttede tanken, og sammen med ni andre lande indbragte England og FN's generalforsamling et forslag om et verdensomspændende flygtningear under FN's auspicer. Indstillingen vedtoges i december 1958, bl.a. med Danmarks stemme, og det bestemtes, at verdensflygtningear skulle løbe fra 1. juli 1959 til 30. juni 1960. Det står dog ethvert land frit for at bestemme, hvornår det indenfor disse rammer vil lægge sin kampagne.

Både oplysninger og praktisk indsats

Verdensflygtningear har to sider. Dels skal der ved en oplysningskampagne bibringes offentligheden kendskab til og forståelse af flygtningeproblemet, og dels skal der gøres en praktisk indsats for at hjælpe flygtningene. Regeringer, private organisationer og offentligheden i almindelighed skal tilskyndes til at give pengebidrag til problemets løsning, og desuden skal man søge nye muligheder tilvejebragt for varig bosættelse af flygtningene i overensstemmelse med deres ønsker. Det står et-

hvert land frit for at organisere sin egen indsats og at bestemme, hvilke flygtningeformål hjælpen skal gå til.

Den danske stat har allerede bidraget med et beløb på ialt 2,5 millioner kroner, hvoraf de 2,4 millioner stilledes til rådighed for FN's højkommis-sær for flygtninge, og 100 000 kr. blev givet til den belgiske pater Domonique Pire til fremme af hans arbejde med oprettelse af flygtningebyer i Europa.

Det er nu den danske offentligheds opgave at følge denne regeringsbevilling op ved at yde støtte til den indsamlings- og oplysningskampagne, der fra 1. marts finder sted over hele landet. Den skal skaffe penge til hjælp for mennesker, der har måttet flygte fra alt, hvad der var dem kært, fædreland, hjem, ejendom, arbejde, venner, ja ofte også fra deres nærmeste familie. Den skal skaffe hjælp til mennesker, der står i fare for at gå til grunde fysisk og moralsk.

Jernbanemændenes blad

LABOR

har bygget et stort bladhus i Washington



*Bladet kom første gang i 1919 i
25000 eksemplarer,
men har nu et oplag på 800000*

Det amerikanske fagforeningsblad LABOR, som er organ for et meget stort antal amerikanske lokomotiv- og jernbaneorganisationer, er for nylig flyttet ind i sit eget imponerende 8-etagers hus i 400 First Street, Washington D.C. Huset fremtræder efter at være færdigt som en af de fineste og mest moderne bygninger i De forenede Staters hovedstad, og fra dets vinduer er der udsigt over til parlamentsbygningen Capitol. Så beliggenheden kan jo ikke være bedre, lige i centrum af byen.

Tre af husets etager er stillet til rådighed for bladet LABOR's store stab af medarbejdere samt Washington kontorerne for følgende organisationer:

Locomotive Engineers,
Locomotive Firemen and Enginemen,
Railway Conductors and Brakemen,
Brotherhood of Maintenance of Way Employes,
Railroad Signalmen,
Railway Carmen,
Railway Clerks,
Railroad Telegraphers,
Railway Boilermakers,
Railway Blacksmiths.

Bladet LABOR fejrede for nylig sin 40 års fødselsdag. Dets første nummer udkom den 4. oktober 1919, og oplaget var da 25 000 eksemplarer. Siden juli i fjor har en hypermoderne hurtigpresse i det nye hus trykt ca. 800 000 eksemplarer af bladet hver uge.

Skønt bladet er vokset så voldsomt i de 40 år, er der dog ting i forbindelse med det, som ikke har

forandret sig. LABOR blev i sin tid grundlagt af 15 af de vigtigste jernbaneorganisationer. Senere kom to til, og i dag ejes det af 17 forskellige jernbane-grupper på kooperativ basis. Hver branche har 1 stemme uden hensyn til antallet af medlemmer. Faktisk ejes bladet af ca. 1 million jernbanefolk, der er medlemmer af de 17 organisationer.

LABOR's oprindelige opgave er også stadig den samme: Det bliver ikke udsendt for at tjene penge. Hele indtægten af bladet har altid stammet fra abonnementsprisen, der betales af bladets holdere. Bladet har aldrig modtaget en eneste cent for annonce eller nogen som helst form for støtte økonomisk fra private.

Et blad for alle arbejdere

I det første nummer af LABOR, der udkom for 40 år siden, fastslog bladets grundlæggere, at bladets mål skulle være »at diskutere alle spørgsmål som var af betydning for arbejderne, hvad enten de arbejdede i butikker, i landbruget, eller i nationens store transport-anlæg«.

LABOR's første redaktør var det tidligere medlem af kongressen, *Edward Keating*, og han holdt sig nøje til denne bestemmelse. Gennem hans ærlige ledelse voksede bladet og fik stor indflydelse og mange læsere. Ikke mindst blev det respekteret i parlamentet *Congressen*.

Keating var LABOR's højt ansete redaktør lige til 1953, hvor han afgav tøjlerne til *Ruben Levin*, en af bladets skrivende medarbejdere siden 1938. Levin havde før sin tilknytning til LABOR været aktiv journalist ved en række af Amerikas og Canadas store dagblade, og ikke mindst efter at han har overtaget den journalistiske ledelse, er LABOR's oplag vokset, og bladets indflydelse steget.

Foruden redaktør Levin er der knyttet fire journalister til LABOR's Washington kontor samt den højt elskede satiretegner *John Baer*. Og bladet har egne korrespondenter i Chicago, Illinois, Ottawa og Ontario.

Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat

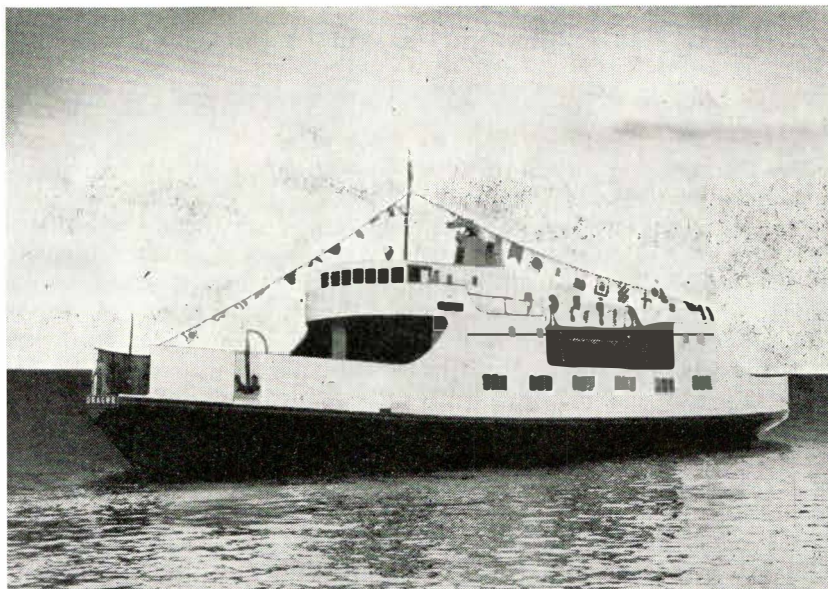
I overensstemmelse med afdøde lokomotivfører A. Henriksens, Fredericia, ønske har hans enke ladet oprette et legat, som bærer navnet »Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat«.

Efter legatfundatsen skal renterne af kapitalen på 3000 kr. årligt uddeles i indtil 3 portioner til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked fra statsbanernes tjeneste var stationeret ved Fredericia maskindepot eller trængende enker efter sådanne.

Legatet administreres af bestyrelsen for Dansk Lokomotivmands Forenings hjælpefond, og denne er berettiget til at henlægge indtil 2 portioner årligt til legatkapitalen, såfremt man skønner, at der ikke foreligger kvalificerede emner, der kan komme i betragtning ved uddeling af portionerne.

Uddelingen finder sted i hvert års december måned samtidig med uddelingen af juleunderstøttelserne fra hjælpefonden.

Ny
bilfærgerute
over
Øresund



Hen i marts måned åbnes en ny bilfærgerute mellem Dragør og den svenske industriby Limhamn, der er forstad til Malmö. Ruten, der vil blive drevet af »Svenska Rederiaktiebolaget Öresund« og A/S Dampskibsselskabet »Øresund«, hvis aktier ejes af henholdsvis svenske og danske statsbaner, er oprettet i snævert samarbejde mellem disse selskaber og Aktiebolaget Limhamn havn samt Dragør kommune.

Det var i realiteten etableringen af Sjællandsbroen mellem Sjælland og Amager, der gav stødet til ruten, idet denne nye vejforbindelse betød en virkelig lettelse for landevejstrafikken mellem Dragør på den ene side og hovedvejene A1 (Korsør) og A 2 (Gedser) på den anden side, der nu ledes uden om København. Ligeledes undgår man på den svenske side af sundet at komme ind igennem de indre bydele i Malmö, således at man på kort tid fra Limhamn kan nå motorvejen til Lund eller Riksväg 2 til Göteborg.

Sejldistancen er ca. 18 km, og ruten bliver derved den korteste – og hurtigste – overfart i den sydlige del af Øresund. Overfartstiden bliver kun 50 minutter, og man kan således på mindre end 1½ time med sin vogn nå fra Rådhuspladsen til Malmö's centrum. Omvendt vil ruten utvivlsomt blive til stor glæde for skåningerne, der nu bl.a. vil få mulighed for »at gøre« Sydsjælland – ja endog Møns Klint – på en søndagstur.

I de første måneder vil ruten blive besejlet med én færge, der til at begynde med vil udføre 4 dobbeltture om dagen. Fra kort før påske er det tanken at udvide turantallet til 5 dobbeltture daglig. I juni måned vil der blive sejlet 6 daglige dobbeltture og fra ca. 1. juli, hvor man forventer at kunne indsætte endnu en færge på ruten, vil man komme op på 14 daglige dobbeltture med fast afgang fra Dragør og Limhamn hver 1¼ time.

M/f »Dragør«, der indsættes på ruten fra 1. marts, er bygget på »Bergens Mekaniske Verksteder«.

Færgen, som sejler under svensk flag, har følgende hoveddimensioner:

Største længde	45,33 m
Største bredde over fenderliste	10,37 m
Fri højde på bildækket	4,00 m
Dybgang, lastet	3,00 m
Højeste fart på dybt vand	12,25 knob
Antal passagerer	maks. 300

Færgen har plads til 7 lastbiler/busser + 10 personbiler eller – hvis den lastes udelukkende med sådanne – ca. 30 personbiler.

M/f »Dragør« er bygget som helsvejst stålskib og opfylder betingelserne svarende til Bureau Veritas' højeste klasse for sejlads i is. Dækshuset på brodækket er dog bygget af aluminium.

Der findes kun én klasse ombord. På mellemdækket findes en salon med ca. 100 siddepladser. I salonen findes buffet med selvbetjening.

Færgens hoveddæk har på siderne lukkede passager med nedgang til salonen. I én af passagerne findes en tobaks- og chokoladekiosk, der ligesom restaurationen har et righoldigt udvalg af varer til de populære øresundspriser.

Fire trapper fører fra hoveddækket til båddækket og videre til brodækket, hvor der findes en salon med plads til ca. 50 passagerer. Også denne salon har buffet med selvbetjening. Forrest på brodækket findes styrehuset, der er indrettet og udrustet efter de mest moderne principper, således findes der gyrokompass samt radar af typen »True motion«.

Hovedmaskinen består af 4 stk. 6 cylindrede Scania Vabis marine dieselmotorer, hver på 185 hk. Motorerne er parvis via friktionskoblinger og akselgear tilsluttet skrueakslen. De to propeller har vendbare blade af »Kamewa« fabrikat. Samtlige hovedmotorer, friktionskoblinger og akselgear kan manøvreres fra broen, hvorfra hovedmotorerne også kan startes og stoppes. Hjælpemaskineriet består af 2 stk. 6-cylindrede Scania Vabis marinedieselmotorer af samme type som hovedmotorerne.

Et kapitel af Københavns stations historie 1846–1864

Personaleforhold

Ved banens igangsætning i juli 1847 bestod personalet for den største parts vedkommende af personer, der allerede under anlægningen havde haft tilknytning til virksomheden som arbejder under en eller anden form. Disse ansatte dannede efterhånden en ret stor styrke, som var af meget forskellig herkomst og uddannelse.

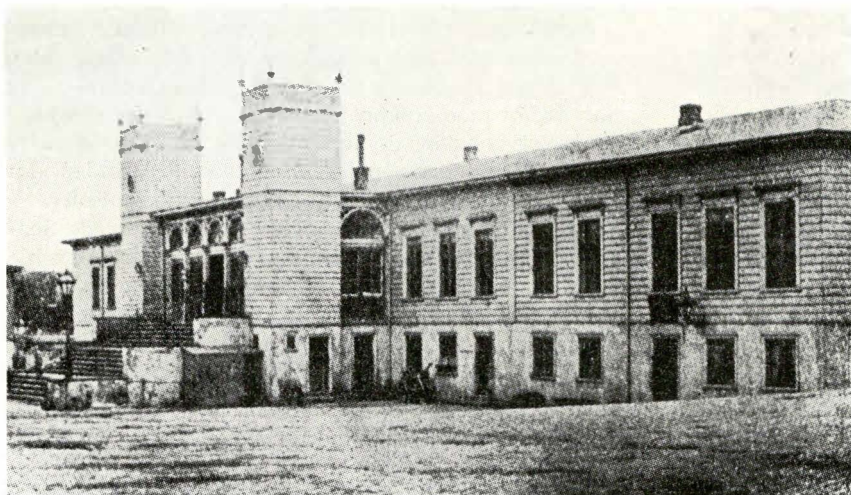
Derimod blev på grund af manglende erfaring de tekniske poster som maskinmester (d.v.s. den ledende indenfor maskinvæsenet) og lokomotivførerne besat med folk fra Tyskland. Her var i tredive og fyrre opstået adskillige lokomotivfabrikker, der havde stor afsætning af maskiner til de mange på fastlandet nybyggede jernbaner. Det var derfor naturligt, at uddannede folk fra disse baner og fabrikker blev meget ansete og eftertragtede, ikke mindst uden for Tysklands grænser. Som den danske København-Roskildebanes maskinmester valgtes derfor Otto F. A. Busse. Han var til trods for sin unge alder – 24 år – første ingeniør ved en maskinfabrik i Chemnitz, da han i 1846 blev kaldt til Danmark som leder og organisator af det danske lokomotivvæsen. En opgave som han iøvrigt løste på fremragende måde. Busse fik ved det sjællandske selskab en efter tidens forhold ret stor gage, nemlig 800 rigsdaler om året samt tjenestebolig i remisebygningen. Adgangen til lejligheden var gennem remiseporten forbi de sodede lokomotiver og op ad en trappe op til første sal. Den nye maskinmester blev gift med en datter af værkfører Rost – også af tysk afstamning –, og det er jo bekendt, at han ikke mindre end tre gange før brylluppet måtte anmode direktionen om at få boligen istandsat, »thi Væggene ere så utætte, at Vinden blæser med Lyd derigennem, og Tapeterne bliver mere og mere revne itu«. Men hvad der måske mest gjorde udslaget til, at han fik sit ønske opfyldt, var måske dog det, at Busse også i sin skrivelse bemærker, at man kunne spare en del brændsel ved denne istandsættelse. Banen havde nemlig ifølge Busses kontrakt pligt til også at levere ham vederlagsfri opvarmning.

Busse var en meget dygtig og indsigtfuld maskinmand, som banen nu og i de kommende år havde overordentlig megen gavn af. Han var yderst pligtopfyldende og arbejdsom og sparede ikke sig selv. Mange gange om søndagen og ved andre lejligheder, når der kørtes ekstratog, udførte han selv en lokomotivførers rolle fra morgen til aften.

Fra Tyskland havde Busse medbragt tre tyske lokomotivførere, Saalbach, Stender og Delfo. De to første gjorde tjeneste ved banen i mange år, hvorimod Delfo mistede livet ved at blive overkørt i tjenesten vinteren 1849/50. Den 5. januar 1850 opstod der vanskeligheder for kørselen på grund af et stort og vedvarende snefald. Det blev derfor nødvendigt at forstærke eftermiddagstoget afg. København kl. 2½ med en ekstra maskine som forspand. Denne var på vej fra pumpepolet ned mod det ventende tog, men påkørte her lokomotivfører Delfo, der havde forladt sin maskine og uheldigvis havde anbragt sig i det ved siden af liggende spor, hvor hjælpelokomotivet kom kørende. Delfo pådrog sig så store kvæstelser og led så stort et blodtab, at han udåndede straks efter ankomsten i et hestekøretøj til Frederiks Hospital i Bredgade. Dette er, såvidt vides, det første uheld ved danske jernbaner, der har haft døden til følge for en tjenstgørende jernbanemand, den første af en gennem årene alt for lang række.

Jernbaneselskabet var da også så generøs, at direktør Schram gav ordre til, at begravelsen skulle ske på selskabets bekostning.

Som tiden dengang krævede det i København, kunne en begravelse normalt ikke foregå uden medhjælp og nærværelse af en af stadens 6 bedemænd og dennes tjener. Disse herrer skulle efter vanlig skik køre i egen karet ved ligfærden ligesom præsten og de nødvendige 6 ligbærere. Da afdøde var udlænding, og som forholdene lå, var der dog ingen invitationsvogn til brug for bedemanden før begravelsen, som sædvanen var, men der var ellers udgifter i massevis til ligvogn, til tjener ved samme,



Jernbanestationen
i København 1847.

ligklæde, skammelklæde og til et bud til at bringe dette og endvidere selvfølgelig betaling til præst, klokker, graver, undergraver m.fl., udgifter til jord og gravskøde samt drikkepenge til en hoben folk. Man havde i København på det tidspunkt ligvogne til forskellige priser – fra 1 rigsdaler til 20 rigsdaler – alt efter udstyr og pragt. Jernbaneselskabet tog en vogn til 5 rigsdaler, og til mindre kunne man anstændigvis ikke gå.

Som hørende til den tyske St. Petri Menighed blev Delfo, fjernt fra sit fædreland, stedet til hvile på Assistens Kirkegaard i en afdeling, som Petri Kirke dér havde rådighed over.

Ved undersøgelse i begravelsesvæsenets papirer har det vist sig, at Delfos grav senere er sløjftet, og gravstedet overtaget af hans tidligere ven og kollega, lokomotivfører Saalbach. Man kan antage, at Saalbach stadig har mindet sin afdøde landsmand og lejlighedsvis har besøgt hans grav og senere, da gravstedet var hjemfaldet, har overtaget det til brug for sin egen familie.

Om Delfos tidligere løbebane i selskabets tjeneste kan kun fortælles, at han blev ansat som aspirant den 21-4-1847 med en månedlig gage af 25 rdl. Dog allerede 4 måneder senere blev han udnævnt til lokomotivfører med en årlig løn af 600 rdl. plus mile- og kørepenge, der blev anslået til ca. 300 rdl. Et par måneder før sin tragiske død led han den tort at blive idømt en mulkt på 5 rdl., fordi hans maskine forspændt et tog en dag måtte standse tæt udenfor Københavns station på grund af manglende damp.

Om tidligere ulykker ved jernbanen vides det, at en af arbejderne ved grustogene ved banens anlægning fik kørt et par fingre af en hånd. Han fik senere en sporskifterstilling ved Københavns station.

Blandt togførerne kender vi Stannis og Stennese. De var også tyskere og kom fra Altona-Kielbanen.

Selve stationspersonalet bestod i banens første år af chefen, banegårdsinspektør Johs. Jensen, vareekspeditør Jacobsen, godsekspeditor Ancher, billetførerne Bille og Schiønning. Disse to sidste var ellers af profession bogbinder henholdsvis typograf. De var ansat som billetførere af hensyn til, at de foruden at sælge billetterne også skulle trykke disse på papplader og derefter skære dem og bundte dem og senere udsende dem efter de forskellige stationers rekvisition.

Blandt banens personale var endvidere budet Schinkel, portnerne Jørgensen og Truelsen, natvagterne Larsen og Brandenborg, 3 vognpudsere, 3 sporskiftevogtere og 6 dragere. Foruden de førnævnte to togførere eller overkonduktører var der 6 konduktører og 1 reservekonduktør.

Forholdet mellem chef og underordnede var dengang behersket af en streng respekt og disciplin. Chefen havde stor myndighed og benyttede den gerne og ofte. Enhver overtrædelse af regler og forskrifter påtalt omgående, og bøderegnen faldt tæt og hurtigt. Men alligevel var der et vist sammenhold, og næsten alle følte sig stærkt knyttet til og interesseret i selskabets ve og vel og gjorde sit til, at arbejdet kunne gå uden smålig hensynet til arbejdstidens længde.

Et bevis på denne fællesfølelse kan ses af de årlige fødselsdagsfester, der afholdtes hvert år på banens »geborsdag« den 26. juni, der i flere år blev fejret med en samlet personaleudflugt til Boserup ved Roskilde. Så mange af personalet, som havde lejlighed dertil, deltog i denne fest, der var præget af en fornøjelig samhørighed lige fra direktøren og ned til sporskifteren. Enhver ansat kunne til disse fester frit medtage sin familie (dog ikke af hankøn). Stationsbygninger, telegrafposter, lokomotiver og vogne m.m. blev pyntet med flag og grønt, ligesom der ved togets afgang både fra København og Roskilde blev affyret 9 kanonskud. Den ved slige lejligheder obligate festsang savnedes heller ikke.

Således hed det bl.a. ved festen i 1854:

»For syv år siden mægtig damp
os første gang til Roskild førte,
Og siden stod vi mangel kamp,
mens i det samme spor vi kjørte.
Når stormen suste, sneen føg,
vi bruste frem i damp og røg.
Og aldrig end vi flaget strøg,
Thi pligten stod til rors og styred – – –«

Men fra det følgende år formindskedes festarrangementet noget, og det hed nu, at udsmykningen kun måtte foretages, forsåvidt det kunne ske uden bekostning for selskabet.

Alle ved jernbanen ansatte skulle af inspektøren personlig fremstilles for den kongelige Lands-Over- samt Hof- og Stadsret for der at blive taget i ed på banepolitireglementets almindelige bestemmelser. Således også sporskifter Schiøth, der imidlertid ikke syntes at kunne indordne sig under banegårdens almindelige tjenesteforskrifter. Han indgav en klage til direktionen over, at inspektør Jensen forlangte mere arbejde af ham end just at passe sporskifterne. Det var måske lidt af en hævn fra Schiøths side, fordi inspektør Jensen, ganske lidt udeltagende, engang havde viderebefordret og kundgjort for ham en skrivelse fra direktionen. Skrivelsen var et afslag fra Det kgl. General- Krigs-Commissariats Collegium på en ansøgning fra Schiøth om, at hans stedsøn, der var tambour ved 17. liniebataillon i Glückstadt, måtte blive forsat til København.

Direktionen besvarede imidlertid klagen med en trusel om, at Schiøth ville blive afskediget, hvis han ikke efterkom Jensens ordrer.

Banens og dermed banegårdens personale voksede sig efterhånden så stort, at direktionen så sig nødsaget til at forlange, at hver mand, der havde et sen-navn til dette skulle føje det navn, som de, efter hjemby eller fødested, også havde båret som soldat, »ligesom de herefter bliver at benævne ved dette Navn og ikke som sædvanlig ved Fornavn«.

Forholdet mellem dansk og tysk, og mellem personalet indbyrdes

De bevægede år under treårskrigen havde til følge, at den nationale følelse også gjorde sig gældende indenfor jernbanemændenes kreds. Således skete det, at en tysk lokomotivfyrbøder Schumann

anfaldt nogle af stationens arbejdere ved at kaste med sten imod dem. En af arbejderne opsamlede stenen og anmeldte det passerede for inspektør Jensen, der tilskrev maskinmester Busse: »at han ikke kan lade et saadant Anstrøg af Raahed forblive upaataalt under de for Tiden saa spændte Forhold mellem Tydsk og Dansk, og hertil kommer, at bemeldte Schumann har tilbudt Morgenens efter at Arbeideren har leveret Stenen, Penge, hvilket Tilbud denne naturligvis afviste med den Bemærkning, at han ligesaalidt som nogen anden dansk lod sig kaste Sten efter for Penge af nogen Tydsker«.

Det var dog ikke alene i forholdet mellem tysk og dansk, at forholdene kunne være lidt spændte. Der kunne også opstå modsætningsforhold imellem de forskellige tjenestekategorier som f.eks. mellem stationspersonale kontra maskinpersonale.

Man har i den forbindelse en sag om stationskarl P., der havde udvist en gardist fra jernbanens terræn. Soldaten var klatret over banens hegn og var gået ned ad jernbaneskråningen for at tale med nogle arbejdere, der var i færd med at aflæse et grustog. Fyrbødereren, som fra lokomotivet havde overværet optrinnet, råbte da til soldaten, at han ikke skulle tage hensyn til, hvad P. sagde. Hertil svarede P., at de begge var i selskabets tjeneste, og at den ene ikke måtte modarbejde den anden. Fyrbøderens aktion herpå var de kønne ord: »Dit fynske Grødfad og tykke forædte Svin, hvad har du at befale?«, hvorefter han korporligt overfaldt P. med stød og slag. Denne historie kom til at koste maskinmanden en længere tids suspension foruden bødestraf. Modsat havde maskinafdelingens folk til tider deres besvær, som følgende skrivelse fra maskinmester Busse udviser:

»Directeur Rothe!

Da i den senere Tid flere af Togførerne antage igjen den slemme Vane at tage Plads paa Locomotivet, hvor de ere kun iveien og til Hinder for Maskinpersonalets Paapasselighed, og hvor der let kommer Strid mellem Personalet, saaledes som det var Tilfældet igaar Aftes mellem Stannis og Frederiksens Fyrbøder P. Petersen ved hvilken Lejlighed Stannis tilbød Petersen Prygler, og Frederiksen maate true Stannis med at binde ham fast, naar han opføre sig usømmeligt, saa ville jeg hermed anmodeden ærede Herr admin. Directeur om at paalægge Togførerne, at de holde dem fjern fra Locomotiverne paa Reisen.«

Disse her nævnte eksempler var selvfølgelig undtagelser. I almindelighed var der et godt sammenhold mellem personalet indbyrdes. Dette kan bl.a.

ses af en henvendelse til direktør Skram fra nogle af stationskarlene på Københavns banegård.

En af disse stationskarles kolleger havde pludselig fået sin afsked fra tjenesten på grund af en for os ukendt handling, der blandt andet havde medført, at stationskarlen beskyldte direktøren for at lade sig betale ved besættelsen af de underordnede poster ved jernbanen.

Direktør Skram redegør for sagen i en skrivelse til inspektør Jensen og beder heri denne forklare folkene, at direktøren påskønner kammeraternes gode hjerte og velmenende hensigter, men at sagen af de og de grunde bør have sit forblivende ved den trufne afgørelse. For dog ikke at gøre den skyldige brødløs, har direktøren intet imod, at manden forbliver som arbejdsmand, så længe der er brug for ham i denne egenskab.

DSB's driftsindtægter og -udgifter april–december 1959

Om resultatet af driften bemærkes følgende:

Indtægten af *personbefordringen*, ca. 245,7 mill. kr., er steget med ca. 11,7 mill. kr., indtægten af *godsbeholdningen*, ca. 156,6 mill. kr., er steget med ca. 17,1 mill. kr. og *forskellige andre indtægter*, ca. 47,9 mill. kr., er steget med ca. 5,3 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 450,2 mill. kr., steget med ca. 34,1 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 427,2 mill. kr., er steget med ca. 16,4 mill. kr.

Stigningen skyldes bl.a. virkningen af pristalsreguleringen pr. 1. april 1959, som har forøget lønudgiften til såvel tjenestemænd som ekstrapersonale med ca. 9,8 mill. kr., medens en forskydning i posteringen af statsbanernes bidrag til pensionering har bevirket en stigning på ca. 7,8 mill. kr.

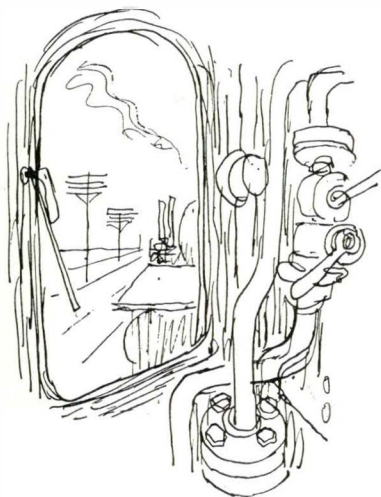
Udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel samt færger (ekskl. lønudgifter) er steget med ca. 2,4 mill. kr., hvorimod udgiften til brændsel er faldet med ca. 5,4 mill. kr. (flere MY-lokomotiver).

Driftsresultatet, et overskud på ca. 22,9 mill. kr., er herefter ca. 17,7 mill. kr. bedre end i fjor.

Udgiften til afskrivning og forrentning er steget med ca. 6,0 mill. kr. til ca. 61,9 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver et underskud på ca. 39,0 mill. kr. mod ca. 50,7 mill. kr. i april–december 1958.

	April — December		Afvigelser
	1959	1958	
Personbefordring	245 680 000	234 010 000	11 670 000
Gods- og kreaturbefordring	156 570 000	139 510 000	17 060 000
Postbefordring	16 530 000	15 810 000	720 000
Andre indtægter	31 380 000	26 780 000	4 600 000
<i>Indtægter ialt</i>	450 160 000	416 110 000	34 050 000
<i>Driftsudgifter</i>	427 220 000	410 860 000	16 360 000
<i>Driftoverskud</i>	22 940 000	5 250 000	17 690 000
Afskrivning	20 340 000	18 450 000	1 890 000
Forrentning	41 610 000	37 450 000	4 160 000
<i>Statens tilskud til driften</i>	39 010 000	50 650 000	÷ 11 640 000

Frontruden



Europas mest moderne rangerbanegård

I den østlige del af London er i løbet af de sidste fire år bygget Europas mest moderne rangerbanegård i Temple Mills. Arbejdet har kostet 2,5 mill. pd. sterling, og banegården er udstyret med radar-rangeranlæg og elektro-pneumatiske skinnebremser.

Godsvognene bliver af maskinerne skubbet op på et »rangerbjerg«, og når de løber ned herfra og ud i de forskellige sporveje, træder radarsystemet i funktion. Alt sker herefter automatisk. På blot et enkelt sekund bliver godsvognenes hastighed og deres fyldningsgrad målt af en elektronmaskine, som noterer tallene og ved impulser regulerer farten og de elektropneumatiske skinnebremser, så vognene standser ved de forud bestemte steder. Alle bevægelser på Temple Mills rangerbanegård kontrolleres fra et 11 m højt tårn, hvor centralstyrsapparatet findes. I Temple Mills er sammensluttet ikke mindre end femten mindre rangerbanegårde, og her kan rangeres op til 4500 godsvogne om dagen. Kapaciteten er for tiden gennemsnitligt 3 000 vogne daglig og 125 godstog. Denne rationalisering og automatisering har medført, at personalets antal kunne nedskæres fra 235 til 142, og at der bliver en årlig besparelse på ca. 250 000 pd. sterling.

Det store rangerareal er om natten oplyst af 72 kviksvøvlamper, der sidder i toppen af 15 meter høje master.

Brydningstider i Afrika

Det er ikke alene i Fransk-Algier i Nordafrika, at temperamentet og lidenskaberne er kommet til udfoldelse i den senere tid og har påkaldt hele verdens opmærksomhed. Også andre steder i denne verdensdel bryder og gærer det for øjeblikket og kolonimagterne, der har interesser dernede, ser fremtiden i møde med usikkerhed iblandet en god portion skepsis.

I slutningen af 1959 gik 23.000 afrikanske jernbanemænd ved jernbanen i Kenya i strejke og lammede trafikken for en periode af 16 dage. Den officielle begrundelse for strejken var en nyudnævnelse indenfor den øverste ledelse af en mand, der var vanskelig at komme på talefod med, og ved flere lejligheder havde han vist en stærk tendens til at skærpe modsætningerne mellem administration og personale. Den virkelige begrundelse for strejken har dog en dybere årsag end foran omtalt og skal efter ITF journals opfattelse skyldes, at administrationen stadig sylter den aftale, der blev truffet for flere år siden og som gik ud på, at lønnen for samme arbejde skulle være ens, uanset hvilken race jernbanemanden tilhørte, eller hvilken hudfarve han fra naturens hånd var udstyret med.

Aftalen herom blev hilst med tilfredshed af afrikanerne, men nogen virkelig ændring af et for øvrigt højst mærkeligt lønsystem er ikke sket, og der eksisterer stadig en meningsløs graduering af lønningerne, men det er fuldt forståeligt, at afrikanerne ikke vedblivende kan acceptere ud fra deres indstilling og opfattelse.

Administrationen på deres side hævder, at vel er det rigtigt, at de har underskrevet overenskomsten, men siger de, en udtrykkelig forudsætning for, at overenskomsten skal opfyldes er den, at afrikanerne er fuldt på højde med de hvide og inderne med hensyn til arbejdsydelse og kulturel standard, og det er de ikke endnu, fastholder administrationens mænd. Endvidere tilføjer de, at det kan heller ikke forlanges, at de indfødte skal være, når man betænker, at deres mødre og fædre levede en fuldkommen primitiv tilværelse,

uden nogen som helst kendskab til civilisationen, ja, ikke engang kendte hjulet eller ploven.

Inderne, der nævnes i det foranstående, findes i et stort antal i Afrika, og dem der er beskæftiget ved jernbanen er lønmæssigt placeret mellem de hvide og indfødte afrikanere.

At der findes afrikanere, som er i stand til at bestride samme arbejde som hvide og indere, bestrides ikke af ledelsen for banerne, men det er kun i ganske enkelte tilfælde, og det kan ikke bruges som almindelig norm, når lønnen skal fastsættes.

Løngradueringen er meget vidtgående, og rent umiddelbart virker den som en grov udnyttelse af afrikaneren i form af underbetaling for hans arbejde. Til illustrering kan nævnes lønningerne for enkelte grupper af jernbanemænd.

Ved maskindepotet i Mombasa er beskæftiget et antal pudsere, og den hvide tjener 871 shilling pr. måned, inderen 592, medens afrikaneren spidses af med 147 shilling.

Indenfor togtjenesten er aflønnningen af en lignende beskaffenhed. En hvid togfører tjener 1643 shilling om måneden, inderen der kaldes for »eksamineret togbetjent« tjener 915, og afrikaneren der slet og ret må klare sig med titlen, togbetjent, tjener 383 shilling om måneden.

Denne forskelsbehandling er utålelig, siger afrikaneren. Han føler sig som løntrykker, og dette er i sig selv deprimerende samt menneskeligt nedværdigende.

Der kan også nævnes eksempler på, at afrikanere, der har gennemgået en uddannelse, som berettiger dem til at bestride administrative stillinger, bliver afvist af banernes ledelse med den motivering, at de mangler karakter. En motivering der selvsagt er vanskelig at forstå, når de pågældende overhovedet ikke får lejlighed til at vise deres kvalifikationer ved praktisk arbejde.

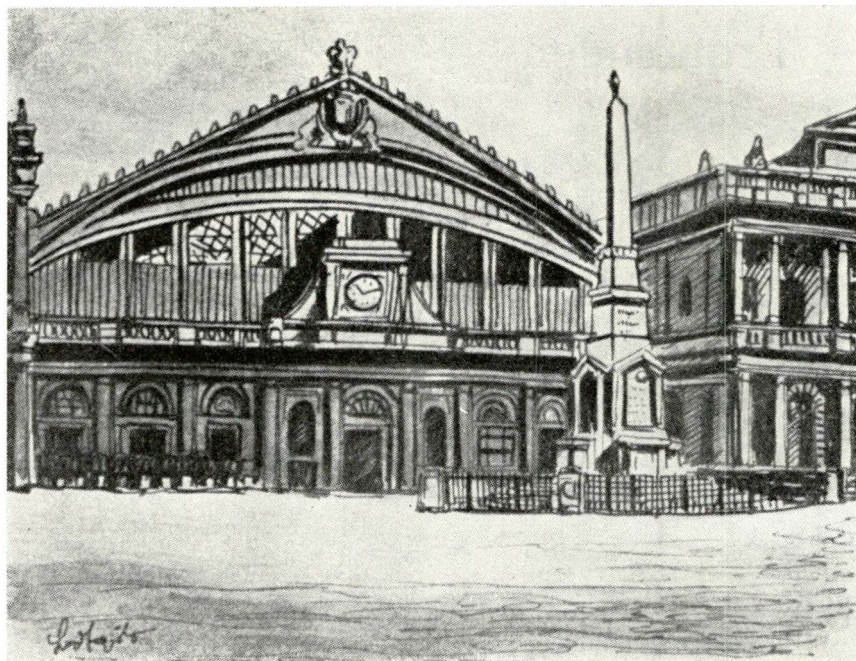
ITF støtter selvfølgelig afrikanerne, der arbejder ved jernbanerne i Kenya, og det er at håbe, at der snart findes en løsning på dette uden tvivl vanskelige problem; det vil tjene alle parter bedst.

Observer.

Jernbanen
præger landskabet –
også i Italien



Af
Jørgen Petersen.



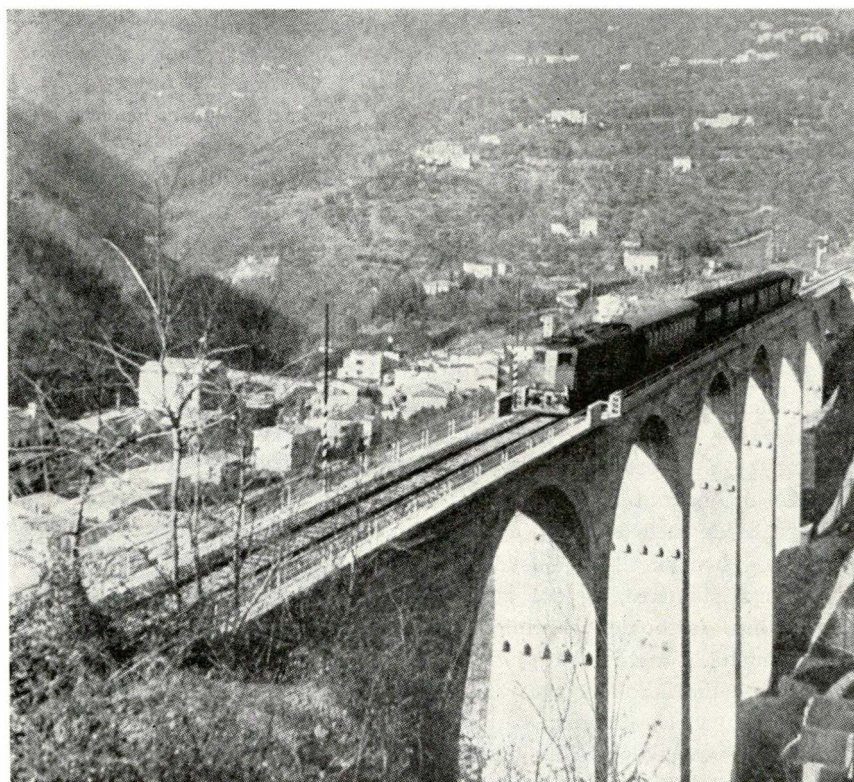
Der har været – og er stadig – voldsomme diskussioner om forholdet mellem turisme og jernbane sammenlignet med turisme og auto – og man hører i almindelighed sidstnævnte berømmet, fordi man med automobilet er mere uafhængig. Det er ikke med denne lille artikel meningen at tage standpunkt for det ene eller andet af disse fortrinlige befordringsmidler.

I stedet vil jeg gerne omtale den personlighed jernbanen altid har lagt for dagen overfor turismen – og jeg vælger Italien som det mest besøgte turistland i Europa – det klassiske rejse-land udenfor konkurrence.

Rent bortset fra den betydning jernbanen har haft som transportmiddel for de millioner, der har besøgt Italiens dejlige natur og rige kunstskatte, har den også med sine

glitrende skinneveje præget naturen udover hele den støvleformede halvø. I mere end hundrede år har jernbanen bidraget til verdensturismen – og dens fysiognomi har ændret sig med tiderne, men altid givet udtryk for teknik, dristighed og elegance.

Til at begynde med var der almindelig panik. – Hvordan skulle et sådant modbydeligt monstrum med sin os og stank nogensinde kunne



Billedet øverst:
»Jernbanestationens facade« – gl.
postkort (Rom).

Viadukt på strækningen fra Pistoia
til Bologna.

forenes med Italiens fredelige, romantiske landskab? Hvordan skulle der nogensinde blive harmoni mellem jernbanen og de yndefulde bjergskråninger og poetiske kyststrækninger, der fra tidernes morgen var forbundet med folkets glørværdige fortid? Hvordan kunne man forestille sig bjergenes tavshed brudt af en hylende, tordnende jernhest?

Men selv de mennesker i forrige århundrede for hvem poesi var sjælens højeste udtryksform, blev før eller senere overbevist om, at de havde taget grundigt fejl i at betragte jernbanen som ødelæggende for landskab og natur. Det varede ikke længe, før de morede sig med at sende hinanden de nyopdukkede jernbane-postkort forsynede med »kærlige hilsener og kys« på samme måde, som de tidligere sendte landskabs- og blomstermotiver. Og dette var ganske enkelt et tegn på at jernbanestationen, toget, viadukten og jernbanesporene langs en kyststrækning var blevet en del af landskabet – og endda havde bragt sine særlige farver og linier ind i det.

Lad os prøve at kikke på disse italienske postkort fra jernbanens

unge dage, vi kan derigennem få lidt at vide om dens romantik.

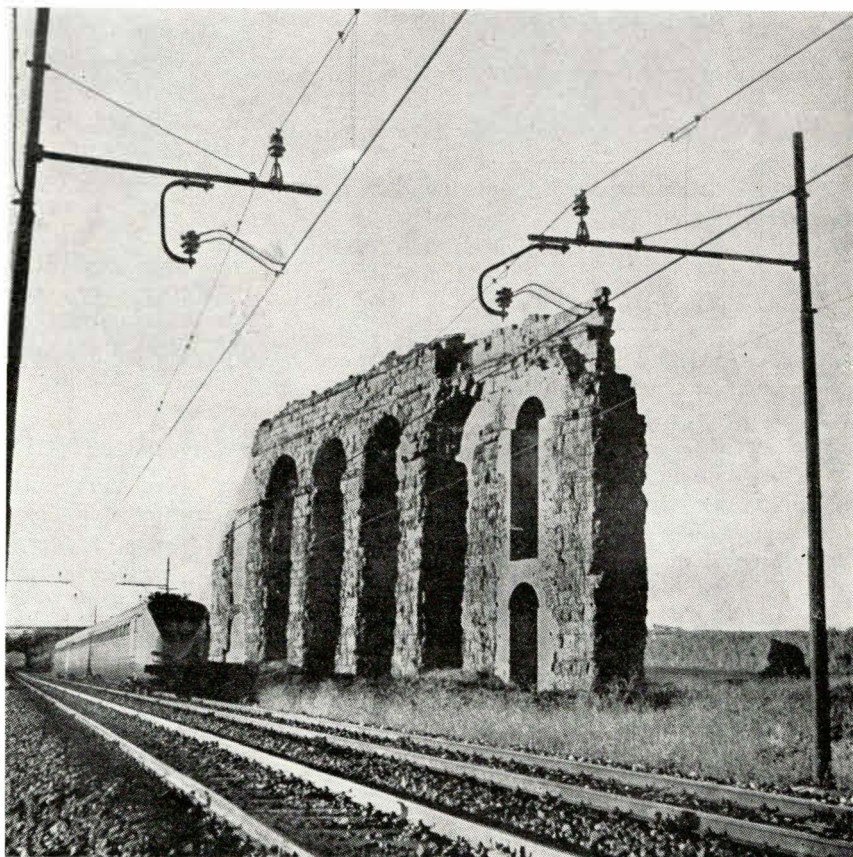
Se på postkortet fra begyndelsen af dette århundrede. Det var et af en serie på ti om romerske bygningsværker. På bagsiden stod: Jernbanestationens facade. Man kan dårligt genkende de arkitektoniske linier i den bygning som arkitekt Bianchi tegnede med stor forudseenhed i tiden mellem 1865 og 1870. Man fornemmer herrer med spaderstok og snoet moustache i selskab med skønne damer i slæbende gevanter. På pladsen, der ikke ligefrem vrimler med trafik, er heller ikke den evindelige obelisk udeladt – og midt på bygningens facade det store ur, der dengang havde samme betydning for Romerne, som Ranch's hjørne havde for Københavnerne. Det var dengang de gamle lokomotiver ankom under de vældige stål- og glaskonstruktioner til *Roma Termini* fra Milano i en sky af røg og damp efter en rejse på fjorten timer. Den første hilsen til den besøgende var dengang som nu avisdrengenes råb med de sidste nyheder.

Det var dengang man om jernbanestationen i Torino sagde: »at noget

mere vidunderligt kunne ikke være bygget«. Man talte om nationalt monument. På den måde Italienerne blev fortrolige med jernbanen.

Men lad os forlade de glade dage, hvor man for 10 lire kunne køre med toget fra Torino til middelhavskystens ferieeldorado – og hvor en aperitif på fortovsrestauranten kostede en femøre. Og lad os vende tilbage til nutiden, hvor vi hver dag kan glæde os over nybyggede jernbanebroer og viadukter, der understreger naturens skønheder og åbner nye veje for besøgende. Kan De huske den dejlige bro med tre buer over hinanden ved Porrettana? Jeg tør holde hvad det skal være på, at 99 af 100 der har set og besøgt stedet, har sendt et postkort hjem af dette motiv. Det er den slags selvfølgheder i landskabet, der gør det levende for os moderne nutidsmennesker – og det er også disse selvfølgheder, der giver kolorit i bybilledet.

Der er ingen tvivl om, at også kommende generationer vil glæde sig over jernbanens præg på landskabet – det præg der fremhæver og harmonerer.



»Nyt og gammelt mødes« – strækningen Rom til Cassino.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfører N. C. Poulsens død og begravelse.

*Petra Poulsen
børn og svigerbørn.*

Jubilæum

Mandag den 28. marts kan lokomotivførerne A. H. P. Madsen og V. Jensen (Viktor), Korsør, fejre 40 års jubilæum som lokomotivmænd ved DSB.

Medens Arthur Madsen overgik til MY-lokomotiverne, forblev Viktor Jensen i dampdriften som kørelærer, men fælles for dem er, at de er gode lokomotivmænd og kolleger og velset overalt for deres gode og livsglade humør.

Korsør afdeling sender på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for tiden, der er gået, og de bedste ønsker for fremtiden.

E.J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

H. V. Brodthagen, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum.

H. J. Christiansen, lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

P. J. Olsen, lokomotivfører, Gedser.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. H. P. Madsen, lokomotivfører, Korsør

Markedsplanerne

Næstved afdeling indbyder alle interesserede lokomotivmænd til foredrag den 9. marts kl. 19,30 i menighedshuset, Herlufsholm.

Kontorchef Gersman vil holde foredrag om det dag- og højaktuelle problem »Markedsplanerne«. Man må ikke snyde sig selv for at få orientering om disse højst interessante planer, som på mange områder fuldstændigt vil ændre de økonomisk-industrielle forhold i vort land. Virkningerne heraf vil forgrene sig vidt omkring i vort samfund.

*P.a.v.
O. E. Søltøft.*

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.



Dødsfald

Lokomotivfører:
W. C. G. Hørbye, Næstved, er afgået ved døden den 19/2-60.

Dødsfald blandt pensionister

Pensioneret lokomotivfører:
L. A. Børgesen, Arkonagade 16, 2., København V., er afgået ved døden.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/3-60

Pensioneret lokomotivfører:
H. E. H. Kruse, Sjællør Boulevard 38, 1.th., København SV.
O. R. Vedam, Rosenkildevej 5, 3., Hammerhus, Helsingør.

NYE ADRESSER

Nye adresser

Brande afdeling:
Formandens navn og adresse er: Lokomotivfører H. H. A. Christensen, Blichersvej 31, 1. Kasserens navn og adresse er: Lokomotivfører H. C. Hansen, Ørbækvej 2.
Helsingør afdeling:
Formandens navn og adresse er: Lokomotivfører P. F. O. Frederiksen, Chr. Rasmussensvej 23 st. Kassererens navn og adresse er: Lokomotivfyrb. A. B. Hansen, Sct. Annagade 53 A, 1. th.
Nyborg afdeling:
Formandens navn og adresse er: Lokomotivfører Å. Tarpø, Aldershvilevej 25. Kassererens navn og adresse er: Lokomotivfyrb. P. E. Hansen, Sprottoften 38, 3. tv.
Roskilde afdeling:
Formandens navn og adresse er: Lokomotivfører Egon D. Hansen, J. P. Hansensvej 14. Kassererens navn og adresse er: Lokomotivfyrb. E. W. Pedersen, Fælledvej 24 b, st. th.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige ørelæger fra 1. februar d.å. antaget dr. Trygve Tråsdahl Møller, Abenrå.

Dr. Møller afholder konsultation, Ramsherred 7, kl. 13-16, lørdag dog kl. 11-12.

Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

Hammerum Herreds
SPARE- OG LAANEKASSE

Herning



Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes



Regnfrakker

Valdbjørns **KØRESKOLE**

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen
Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvogskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

1914 Palæ 1914

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

Margarinefabrikken

HERNA

Herning

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

A/s **Kulimporten Dania**



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Telefon HORSENS 24850

Worm's

sandkage



Hatting

tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

Spis mere OST,
ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalføjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468



JÆGERGAARDSGADE 88, AARHUS
BORGGADE 5, ..
VESTER ALLE 31, ..
JYLLANDSGADE 8, ..
KONGEVEJ 22, VIBY

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.



D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 20944
Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

Våd vask . Rullevask . Færdig vask
Fagmæssig behandling til små priser

Marie Christensens Konditori

Bispetorvet . Aarhus

Tesalonen Telefon 230 23

Butikken Telefon 21933

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksballe 49. - Telefon 23079 - Aarhus

Aarhus Amtstidende

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

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

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG
Tlf. 254

Leverandør til Feriehuset

Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg
Telf. Raklev 43

NYBORG

Nyborg Ligkistemagasin
K. Jacobsen. Snedkermester
Besøger alt vedr. Begravelse
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI
Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

1/2 C. F. Schalburg
VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. juni 1817

N. URBAN SØRENSEN
SLAGTER
Alltid 1. Kl. Varer
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Windsor Nørregade 20
Telf. 1811
Herre- og Drengeskivning

Centralværkstedernes Marketenderi

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.
Driftudvalget

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261
Alt i
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Forlang!

Carlsminde
øl og vand

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550
Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem.

I. B. Schilder
Nørregade 7, København K

STRUER

Aa. V. Kristensen
Kolonial, Vin og Delikatesser
Jyllandsgade 16, Telf. 322

1/2 Struer Kulimport
Telf. 777

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

STRUER . Tlf. 119

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer