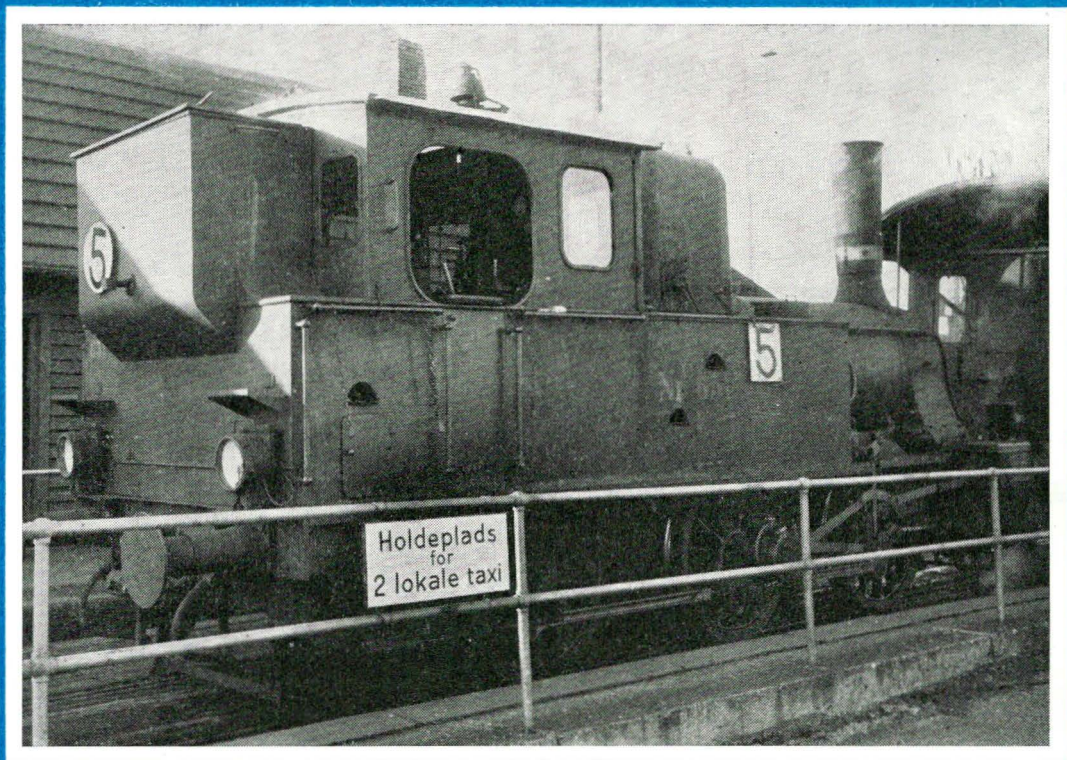


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 14 . 20. JULI 1961 . 51. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Bornholm
Hotel VESTERHUS

RØNNE TLF. 780



Centralt beliggende ved havnen

1. kl.s køkken - Gode senge

v/k vand

Centralvarme



FIN BADESTRAND



GÆSTER MODTAGES HELE ÅRET

DALMOSE KRO

- telefon Dalmose 8 -

har åbent hus, hvor der serveres

det bedste af det bedste

og på Dalmose Kro er kaffen god

Den »medbragte« er også velkommen

Ny vært: Gurli Jensen

Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jordforbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse.

ROPI og P. M. briketter

er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme.

Forhandlere over hele landet

PINDSTRUP MOSEBRUG

PINDSTRUP . TELEFON 13 (4 lin.)

NU

begynder nyt 6 mdr.s kursus på Danmarks nye højskole

Levende undervisning for alle unge piger og mænd begynder 3. november. Desuden særhold som forberedelse til sygepleje-forskolen.

Program sendes.

Understøttelse kan søges.

Alle oplysninger på tlf. (061) 7 17 77

Forstander Hans Munck

UNGE HJEMS HØJSKOLE

SKAADE PR. HØJBJERG - 7 KM. SYD FOR SKANDERBORG

VAPOR

DAMPGENERATORER

VAPOR anlæg er allerede installeret i samtlige MY og MX-lokomotiver ligesom adskillige anlæg er taget i brug af den danske industri.



AGA

1/2 GASACCUMULATOR
KØBENHAVN SO 8900
ÅRHUS TLF. 5830 AALBORG TLF. 33822 ODENSE TLF. 119316



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 61. ÅRGANG

20. JULI 1961



Indhold:

Tjenestetidsreglerne	211
Kapløbet til år 2000	213
NSB's langtidsprogram	214
Socialdemokratiet 90 år	216
Overflødige og uvirksomme	218
Jernbanemuseet	220
Jernbaneesperantister	221
Under DLF	222
Personalialia	222

Forsidebillede:

Fra Nyborg færgehavn.



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.

Tjenestetidsreglerne

På grundlag af et ikke ringe antal henvendelser såvel skriftligt som mundtligt fra tillidsmænd og andre medlemmer kan det være nødvendigt endnu en gang at beskæftige sig med de nye tjenestetidsregler og deres indpasning i lokomotivmændenes daglige tjeneste, men lad os med det samme gentage, hvad der tidligere er udsendt meddelelse om, at vi under forhandlingerne vedrørende underbestemmelserne blev enige med generaldirektoratet om, at de nye regler skulle prøves i praksis inden for de første køreplansperioder, hvorefter forhandlingerne kunne genoptages, såfremt det viste sig nødvendigt på baggrund af eventuelle u hensigtsmæssige forhold. Det skal ligeledes erindres, at tjenestetidskommissionen stadig består, således at organisationerne kan indanke eventuelle sager til afgørelse i kommissionen.

Selvom der på foreningens kontor allerede nu foreligger en del materiale, som bygger på en vis utilfredshed med reglernes anvendelse fra maskintjenesternes side, er det vor opfattelse, at vi i dette tilfælde som i forudgående bør have opmærksomheden henvendt på de vanskeligheder, der altid følger ved nye reglers ikrafttræden. Vanskeligheder som opstår, fordi der ses forskelligt på reglernes anvendelse i praksis og fordi det nu en gang er svært at få nyt til at harmonere med det allerede eksisterende. Et andet problem i denne forbindelse er personalsituationen, som på nuværende tidspunkt har udviklet sig i en uheldig retning. Et forhold man imidlertid ikke umiddelbart kan placere ansvaret for, idet der for lokomotivpersonalet i de seneste år er sket en så voldsom omvæltning af arbejdsvilkår grundet trækraftens ændring, at det er forbundet med store vanskeligheder, dels at finde frem til den samlede styrke for hele landet, dels styrken for det enkelte maskindepot. Vi skal imidlertid i denne omgang afholde os fra at komme nærmere ind på dette emne, der alene er nævnt som et led i behandlingen af det lige så aktuelle om tjenestetidsreglerne.

Her synes det blandt andet at være den nye 12-timers regel og personalets indflydelse på denne bestemmelse og bestemmelsen om reduceringen af 11 timers tjenestefrit ophold til 8 timer.

Allerede under 12-timers reglens behandling inden for centralorganisationen nærede foreningens hovedbestyrelse visse betænkeligheder over for denne regels betydning for lokomotivpersonalet og det var ud fra den almindelige betragtning om, at vel kan der laves generelle regler for samtlige statstjenestemænd, men der er stadig en fortsat forskel mellem det personale, som året igennem udfører den daglige tjeneste på hjemstedet, og det personale som nødvendigvis må tage en del af fritiden uden for hjemstedet. Da der imidlertid i kommissionsbetænkningen blev givet udtryk for en vis elasticitet for denne bestemmelses anvendelse og der tillige blev åbnet adgang for personalets indflydelse, fandt hovedbestyrelsen det forsvarligt at føre reglen ud i praksis.

Termitter knækker »tænder« i beton

De afrikanske jernbaner har haft en meget krasbørstig fjende, som æder sig ind i og udhuler svellerne. Det er millioner af kæmpemyrer – termitter, som går til angreb på træværk. Derfor vil man nu mange steder i Afrika udskifte de gammeldags træsveller med sveller af beton, som også har vundet stærkt frem på europæiske jernbaner og nu tages i brug i større omfang på Danske Statsbaners strækninger.

Over for beton må termitterne i Afrika give op. I Jamestown uden for Johannesburg i Sydafrika har man opført en meget moderne betonfabrik, Continental Sliper Company, som her fremstiller sveller til afrikanske jernbaner. Foreløbig skal banestrækningerne Johannesburg–Durban og Johannesburg–Kapstaden forsynes med disse sveller, som består af A-beton og i øvrigt fremstilles efter svenske modeller og på licens fra betonfabrikken i Växjö.

Det er altså de samme betonsveller, der bruges af Sveriges jernbaner, som nu skal indføres i Afrika. I øvrigt har man gjort forsøg for at få konstateret styrken af betonsveller i forhold til træsvellers. Nogle jernbanevogne blev med overlæg afsporet, de splintrede fuldstændig træsvellerne og væltede, mens betonsvellerne kun blev skårede i kanten, og – hvad der var af større betydning – jernbanevognene væltede ikke, så den materielle skade blev stærkt begrænset.

88.000 nye biler med jernbanen

I de senere år har biltransporten ad skinnevejen fra tyske bilfabriker taget et stort opsving til de nordiske lande. Således blev der i 1960 på to-etages godsvogne transporteret ialt 88.727 nye biler af mærkerne Ford, Opel, Mercedes og DKW til Lübeck, hvorfra de udskibedes til Danmark, Sverige, Norge og Finland.

Første kvartal i år blev der alene ad denne vej udskibet 26.154 nye biler.

Medens det for visse grupper af tjenestemænd med ren tjeneste på hjemstedet og måske for enkelte kørende kan praktiseres med en tjeneste, der begynder og afslutter inden for 12 klokketimer, vil det i adskillige tilfælde, såfremt der skal tages hensyn til driften og en fornuftig kørselsfordeling, være uigennemførlig for lokomotivpersonalet. Vore trækraftenheder kræver nu en gang forskelligartede uddannelser og kombinationer af togarter forhindrer løsning af problemet. Den opfattelse at al tjeneste skal være tilrettelagt inden for de 12 klokketimer, er derfor kun delvis rigtig. Den er rigtig i den forstand, at tjenestefordeleren ikke kan opstille tjenester, der strækker sig over 12 klokketimer, eller tjenester med mellem 8 og 11 timers tjenestefrit ophold mellem 2 døgnns hovedarbejder med mindre personalet er enig heri. Er der f.eks. tilrettelagt en tjeneste, der fra dens begyndelse til dens afslutning på hjemstedet strækker sig over 17 klokketimer med et tjenestefrit ophold på mellem 8 og 11 timer, skal personalet forespørges og give sin tilslutning til tjenestens udførelse, og der ydes i et sådant tilfælde ikke 0,70 kr. pr. time udover 12 timer. Strækker tjenesten sig over samme tidsrum, men med et tjenestefrit ophold under 8 timer, skal personalet stadigvæk anerkende tjenesten, men i et sådant tilfælde oppebæres 0,70 kr. pr. time ud over 12 timer. Det skal erkendes, at det virker noget særpræget, at betalingen bortfalder i førstnævnte tilfælde, men de 8 timer træder i dette tilfælde ind som en adskillelse mellem 2 døgnns hovedarbejder, der almindeligvis skilles med 11 timer og i undtagelsestilfælde 8 timer.

Der er i de nye tjenestetidsregler givet mulighed for personalets indflydelse på adskillige områder, og medens foreningen med tilslutning fra et tillidsmandsmøde i Nyborg har fundet det hensigtsmæssigt at overlade den stedlige tillidsmand i samråd med turrepræsentanter at godkende de faste kørselsfordelinger, har man ment det ligeså hensigtsmæssigt, at den enkelte lokomotivmand i reserven selv træffer afgørelsen. Der er dog grund til at understrege nødvendigheden af, at når beslutningen skal træffes, hvad enten det er af tillidsmanden eller det enkelte medlem, da bør man nøje overveje det rimelige hensyn til trafikens afvikling og de vilkår, der ofte arbejdes under på lokomotivmesterkontorerne, hvor tillysning af tog ikke altid forekommer så betids, at personalet kan holdes underrettet eller varskos om en tjeneste af den karakter, der kræves personalets tilslutning til.

Efter alt at dømme er der enkelte afsnit i de nye tjenestetidsregler, som påny må tages op til behandling, enten med statsbanernes administration, eller med tjenestetidskommissionen. En forhastet afgørelse vil imidlertid meget let blive til mere skade end gavn, hvorfor det vil være formålstjenligt, som vi allerede har besluttet, at gennemprøve en eller flere køreplansperioder, hvorigennem det nødvendige materiale til belysning af problemerne kan indhentes.

Kapløbet til år 2000.

Menneskehedens vej til paradiset eller selvmordet

Prof. Fritz Baade, Kiel, opridser i et gripende værk: »Der Wettlauf zum Jahre 2000« menneskehedens perspektiver for de næste fire tiår: Paradis eller tilintetgørelse!

Der findes adskillige fremtidsromaner, der har valgt år 2000 som en art mål, der ikke er fjernere, end at vore børn og børnebørn vil kunne opleve det, hvis . . . ja, hvis der overhovedet er nogen til at opleve det! Alligevel er år 2000 så fjernt, at menneskehedens med den nuværende udviklings-hastighed vil befinde sig i en ganske anden verden end den, hvori vi lever nu.

Professor Baade i Kiel har ikke villet skrive nogen fremtidsroman, men har i sin bog villet oprulle de sandsynlige perspektiver for menneskehedens nærmeste 40 år. Til den tid vil verdens befolkning være fordoblet og have nået det formidable tal på over 6 milliarder. Ud fra denne kendsgerning beskæftiger forfatteren sig kritisk med de mange problemer, der må løses, hvis denne menneskemængde skal kunne leve og trives på jorden. Det drejer sig om så vitale problemer som fødemængden, energikilderne, arbejdskraften, forskningen, uddannelsen og meget mere. Den, der prøver at tænke blot 40 år tilbage, vil hurtigt indse, at der er sket umådelige, uanede fremskridt i vor tilværelse siden 1920, og især siden år 1900 – trods to ødelæggende verdenskrige – og at udviklingen i de næste 40 år går langt hurtigere end i de sidste. Alt dette prøver professor Baade at gøre op – med situationen i 1960 som udgangspunkt.

Kapløbet mellem øst og vest.

Hvis man nu turde betragte situationen alene ud fra vore egne forhold, ville meget være vundet, men sådan er det desværre ikke, og der er meget, som tyder på, at der ikke vil ske store forandringer på dette punkt. Altså må vi affinde os med at deltage i det store kapløb mellem øst og vest. Overfor den østlige verden – den autoritære, kommunistiske – står den vestlige verden – den demokratisk-parlamentariske. Disse to verdener befinder sig i et kapløb om verdensherredømmet, om energikapaciteten, om produktionsbaser og arbejdskraft, om de bedste hjerner, om ernæringsgrundlaget for den fordoblede verdensbefolkning og meget mere. Og i dette kapløb kan udviklingslandene – det store, ubekendte X blive tungen på vægtskålen. Til hvilken side vil denne sultende, uoplyste, let fængelige menneskemasse bevæge sig inden år 2000? Ja, det afhænger først og fremmest af, hvem der skaffer den mad, bolig og en menneskeværdig tilværelse.

Det lokkende paradis!

Spørgsmålet om erobringen af universet inden år 2000 kan ikke besvares. Men det behøves heller

ikke, siger forfatteren. Thi det bliver ikke nødvendigt at søge verdens befolkningsoverskud anbragt på fremmede planeter. Vor egen jord vil med største lethed kunne ernære de 6 milliarder mennesker, som formentlig til den tid vil findes i verden. Og den vil ikke alene kunne skaffe dem fornøden føde, gode boliger og andre livsgoder, men også forme tilværelsen paradisisk for dem – med kort arbejdstid, lange ferier – herlige rejser til andre lande og verdensdele til billige priser – kunst – skuespil – musik – hygiejne – sundhed – velvære o.s.v., blot vi anvender de kæmpebeløb, som nu bruges til våben og militærvæsen på en anden og mere frugtbringende måde.

Hvilke forholdsregler skal vi da gribe til? Forfatteren foreslår følgende:

Indstilling af alle atombombeforsøg.

Oplagring af alle a-bomber på en øde ø – under verdenskontrol.

Udlevering af kontrollerede mængder atommateriale til fredelige forsøg og til fremme af atom-energien.

Fuldkommen afrustning – også med hensyn til de konventionelle våben.

Anvendelse af de herved indvundne beløb til gavn for udviklingslandene.

Begrænsning af affyringen af rum-raketter til kunstige satellitter, der omkredser jorden og månen, som led i et fælles forskningsprogram for alle stater.

Menneskehedens selvmord.

Overfor det paradisiske perspektiv, som er opullet her, står den uhyggelige anden side af alternativet: menneskehedens selvmord ved brug af atomvåben. Lige fra urtiden har menneskehedens stammer og folkeslag bekriget hverandre. Dette myrderi på herskernes befaling – kaldet »krigsførelse« – er endnu ikke standset. Og vi har kun 40 år dertil, hvis vi skal nå vort dristige mål inden år 2000. Men vi *må* nå det, thi »nu er øjeblikket kommet i vor jords historie, hvor vor fortsatte tilværelse i dette vanvid vil blive til en dødsdom for hele menneskeheden!«

Man tør næsten ikke tænke den tanke til ende, at atomvåbnene havde været opfundet, medens Hitler endnu beherskede sin krigsmaskine. Vi er alle klar over, at han ville have brugt disse tilintetgørelsesvåben, hvis han havde haft dem. Det havde han heldigvis for menneskeheden ikke. Men det åbner uhyggelige perspektiver. Hvis der atter kommer en galning i spidsen for en krigsmagt, er det ude med os – med vore børn og børnebørn – med vore fremtidsforhåbninger om en lykkelig tilværelse på jorden. Såvidt har vi bragt det: Paradis eller selvmord! Det er verdens perspektiv!

Norske jernbaners langtidsprogram 1962-1965.

Teknisk udvikling, takstpolitik m. v.

Hovedstyrelsen for De norske Statsbaner har i en udredning som ligger til grund for moderniserings- og rationaliseringsplanen fra 1958 peget på de vigtigste årsager til, at driften i årene efter krigen har givet underskud, og den norske regering har i sit langtidsprogram for perioden 1962-1965 i stor udstrækning taget hensyn til denne udredning. Årsagen til underskuddet antages stort set at være følgende:

- 1) Forøgelse i driftslængde og driftsydelser.
- 2) Stærk stigning i priserne på materialer og forbrugsvarer.
- 3) Det store fornyelsesunderskud, som sammen med den stærke nedslidning af materiellet særlig under krigen har ført til højere driftsudgifter og dyrere vedligeholdelse.
- 4) Ulønsomme driftsformer og umoderne udstyr.
- 5) Øgede udgifter til lønninger.
- 6) Øgede udbetalinger af dyrtidstillæg til pensionister.
- 7) Manglende samordning i transportområdet, stadig stigende konkurrence fra andre samfærdselsmidler.
- 8) Takstudviklingen har altid ligget bag efter udviklingen på omkostningssiden.

I rationaliseringsplanen blev det stærkt understreget, at myndighederne må tage et klart standpunkt, når det gælder trafikdelingen mellem de forskellige samfærdselsmidler og give dem samme konkurrencevilkår. Jernbanen må som sine konkurrenter på transportmarkedet principielt drives forretningsmæssigt efter bedriftsøkonomiske retningslinier. På dette grundlag skal virksomheden have fuld ansvar for at dække sine egne omkostninger ved sine egne indtægter. Konsekvensen af dette må efter jernbaneforvaltningens opfattelse være, at det nuværende fornyelsesunderskud må elimineres gennem ekstraordinære bevillinger. Dersom statsbanerne af staten bliver pålagt pligter som betyder en belastning, bør statsbanerne have erstatning for denne belastning, således at den ikke påvirker det egentlige driftsresultat. Subsidieringen bør i sådanne tilfælde knyttes direkte til bestemte transportlinier eller transportere, således at man får fuld klarhed over, hvilke transportere der subsidieres. Det samme synspunkt må gælde, hvis staten påfører statsbanerne udgifter, som deres ledelse ikke har noget herredømme over, som ikke er nødvendige for den egentlige jernbanedrift f.eks. af beredskabs- eller beskæftigelseshensyn. Desuden må det være et hovedprincip, at statsbanernes ledelse får anledning til at bruge den transportorganisation og de tekniske hjælpemidler, som er mest rationelle for dækning af det samfærdselsbehov, som jernbanen skal dække. NSB må frit have anledning til at bruge bil (egne biler eller lejede biler) for at erstatte jernbanetransporter, hvor ledelsen finder dette hensigtsmæssigt.

Af stortingsmeldingen om langtidsprogrammet for perioden 1962-1965 fremgår blandt andet, at regeringen principielt giver sin tilslutning til statsbanernes investeringsplan, som forudsætter køb af godsvogne for 300 millioner kroner og personvogne for andre 300 millioner kroner. Dette repræsenterer cirka 6000 godsvogne og 5-600 personvogne. Det er meningen, at bestillingen skal foretages i serier, som vil give norske virksomheder større konkurrencemuligheder end tidligere.

Myndighederne har i de senere år lagt stærk vægt på at forbedre trækraftsituationen på jernbanerne. Arbejderne med elektrificering er foregået kontinuerligt, og et stort antal diesellokomotiver er anskaffet og sat i drift. Statsbanernes arbejder fortsat med at finde en diesellokomotivtype, som kan bruges på de svagere baner. De største anlægsarbejder er blevet udført på Nordlandsbanen, som vil blive åbnet til Bodø omkring årsskiftet 1961-1962. I programperioden vil nedlægningen af tungere skinner på hovedlinierne fortsættes. Der vil også blive udført broforstærkninger og sikringsarbejde. I 1965 regnes med at cirka 2030 kilometer af det totale jernbanenet vil være elektrificeret eller ca. 48 procent. Dette vil indebære, at cirka 75 procent af både gods- og persontrafikken vil blive afviklet på elektrificerede strækninger i 1965.

*

Det antages, at statsbanernes persontrafik i tiden fremover vil møde stærk konkurrence fra andre transportmidler, specielt fra private biler og fly. Efterhånden som jernbanen får moderne personvognsmateriel, hurtigere tog og kan yde bedre service, er der alligevel grund til at vente, at jernbanen særlig på de lange afstande vil kunne hævde sig i konkurrencen og tage en del af den stigende persontrafik. Langtidsprogrammet regner endvidere med, at jernbanen vil have mulighed for at overtage en del af den totale forøgelse af godstransporterne. Den driftsomlægning statsbanerne sigter på i sin moderniserings- og rationaliseringsplan vil styrke jernbanens konkurrenceevne i forhold til bilerne på længere afstande. Særlig vil indføringen af nye takstsystemer, anskaffelse af moderne transportmateriel og mere effektive metoder i godsbehandlingen kunne få stor betydning. Rationaliseringsplanen tager sigte på overføring af transportvirksomheden på kortere afstande fra jernbane til bil.

De forskellige transportmidler i Norge anvender for nærværende højst forskellige takstsystemer. Samfærdselsdepartementet sigter i langtidsprogrammet på at fremme et mere ensartet system af takster, hvor der er bedre overensstemmelse mellem priser og omkostninger for derved at opnå en økonomisk gunstigere fordeling af trafikken på de forskellige trafikmidler.

De norske Statsbaner står i dag svagt på mange strækninger ikke blot fordi de har værditakstsy-

stem, men også fordi dette system nu anvendes ens på alle banestrækninger. Transporterne på de mest moderne banestrækninger får derfor ikke den konkurrencemæssige stærke stilling, de ellers kunne have haft.

NSB har nedsat et specielt udvalg til at udarbejde forslag til nyt takstregulativ for vognladningsgods og stykgods med henblik på en tilpasning af taksterne på konkurrencemæssigt grundlag. Forslag fra dette udvalg ventes i løbet af 1961. Der arbejdes også med omlægning af NSB's regnskabsystem, som vil give et bedre grundlag for at bedømme omkostningerne ved de forskellige former for jernbanetransport. Man regner med, at dette arbejde vil blive fuldført i den periode, som langtidsprogrammet omfatter. I mellemtiden er en prøveordning indført for godstransporterne på Raumbanen med takster mellem Røros og Oslo, som varierer med godsets vægt og jernbanevognenes udnyttelse. Dette er en af de banestrækninger, hvor jernbanen har haft stærkest konkurrence fra lastbiler i fjerntransport og hvor jernbanetransporten kan øges adskilligt uden særlige meromkostninger.

Også godsbehandlingen er et af de problemer, som samfærdselsdepartementet i Norge mener, der må lægges stor vægt på. Mens transportmateriellet er blevet stadig mere moderne, har lade- og losseudstyret kun delvis fulgt med i moderniseringen. For at undgå omladning benyttes nu ofte biler i direkte transport, selv når rutegående transportmidler kan føre godset frem med lavere omkostning. Samfærdselsdepartementet følger med opmærksomhed forsøg med transport i store beholdere, som Transportbrugernes Fællesorgan har sat i gang i samråd med departementet og Norges Statsbaner. Hvis disse forsøg falder heldigt ud, vil det få stor betydning for effektiviteten i transportafviklingen. Norges Statsbaner lægger i sit rationaliseringsarbejde også stor vægt på at effektivisere samarbejdet med andre transportmidler.

Bevillingerne over statsbudgettet til statens investeringer til jernbanerne i Norge er steget fra 188 millioner kroner i 1950 til 248 millioner i 1955 og til 339 millioner i 1960. Regnskabet for de norske statsbaners drift i tiden 1. juli 1959-30. juli 1960 viser en forbedring i underskuddet på driften i forhold til hvad man havde budgetteret på i alt 28 millioner kroner. Underskuddet var i budgettet ført op til 117,5 millioner kroner, men det blev i følge regnskabet på 89,5 millioner kroner. De løbende driftsudgifter viser en nedgang på 5,4 millioner kroner i forhold til det man havde budgetteret. Dette skyldes særlig nedgang i personaleantal. Sammenlignet med det foregående driftsår er de løbende driftsudgifter steget kraftigt, nemlig med ialt 34 millioner kroner. Stigningen er imidlertid ikke af reel art, idet regnskabsføringen er anlagt i forbindelse med forhøjelse af statsbanernes bidrag til pensionskassen fra 2 til 12 procent. Denne merudgift - som tidligere blev lagt på posten pensionskassernes underskud - regner man med udgør cirka 33 millioner kroner pr. år. Indtægterne er gået op i forhold til budgettet. Man havde regnet med, at de totale indtægter skulle blive cirka 423,3 millio-

ner kroner, mens de ifølge regnskabet blev på ialt 445,9 millioner kroner. Dette er en stigning på hele 22,6 millioner kroner, og da taksterne ikke har været ændret er dette udtryk for en reel stigning i trafikken. Stigningen har gjort sig gældende både for godstrafikken og persontrafikken. Det totale underskud viser nedgang sammenlignet både med budgettet og med det foregående driftsår.

Det totale antal personale ved jernbanedriften i Norge (gennemsnitlig) er i 1959-60 gået ned med 914 sammenlignet med det foregående driftsår. Sammenligner vi antal beskæftigede i 1959-60 med 1952-53, da personaleantallet var på det højeste, udgør nedgangen i det totale antal med 4132.

Priserne på forbrugsvarer og materialer som statsbanerne bruger har stort set været stabile i 1959-60. Det samme gælder lønniveauet indtil 1. juni 1960. Efter denne tid er der sket en kraftig stigning i lønsektoren, som følge af de nye lønaftaler.

S-baner og rullende fortove afløser biler.

I Amerika kæmper man nu mod den voldsomme bilisme.

For kort tid siden omtalte Lokomotiv-Tidende de uhyre trafikproblemer, man har at kæmpe med i og ved de amerikanske storbyer, hvor det vældige bilantal nu er ved at stoppe hele trafikken. Det kan ikke mere betale sig at køre i bil i New York. Farten i de fleste bydele er så ringe, at man lader vognen stå og tager S-banerne under jorden, og kortere strækninger tilbagelægges til fods.

Teknikere arbejder med andre muligheder for løsningen af dette trafikproblem.

I byen Atlanta, staten Georgia, har myndighederne ligefrem sat en kampagne ind for at få bilerne til at lade deres vogne blive stående hjemme, og samtidig har man fremsat en plan om rullende fortove, der skal bringe folk ind til byens centrum.

Det nye transportsystem skal virke i snævert samarbejde med jernbanen, og efter planen skal de rullende fortove, Carveyor, udgå fra Atlanta's centralbanegård og køre de to km til centrum. Fortovene består af transportbånd, på hvilke der »kører« små vogne, som hver har plads til seks personer. Transportbåndet kører i gennemsgitige plastic-tunneler, som er luftkonditionerede og føres op over gadeniveau. Mellem stationerne kører transportbåndet med en fart af 25 km/t, og når man kommer til en station, nedsættes farten til 2,5 km, så passagererne kan stå af eller på via en platform. Denne består også af et transportbånd, som ruller i samme fart. Derved bliver det ikke noget ubehageligt problem at komme af eller på.

Når transportbåndet forlader stationen bliver farten hurtigt sat op til maksimal hastighed ved hjælp af specielle ruller. »Bånd-jernbanen« i Atlanta skal have fem stationer og i forbindelse med disse rullende trapper ned til gaderne.

Det danske Socialdemokrati fylder i år 90 år.

Her skal i korte træk berettes om Socialdemokratiets og fagbevægelsens kamp og fremgang og stadig voksende indflydelse gennem de nu svundne 90 år og om den fremtrædende plads det trods visse tilbageslag, har vundet blandt vælgerne og i den danske Rigsdag, og hvorom den nuværende stærke politiske stilling og arbejderbevægelsens organisatoriske styrke taler et tydeligt sprog.

Svag begyndelse, men fortsat fremmarch

I juli 1871 udsendtes i Danmark to socialistiske småskrifter og samtidig begyndte trekløveret *Louis Pio*, hans slægtning *Harald Brix* og *Povl Geleff*, der stod bag disse småblade, en socialistisk præget agitation, først og fremmest blandt de københavnske arbejdere, der som arbejderne i det øvrige Danmark da var yderst dårligt stillede med ringe løn og stod uden selvstændig politisk bevægelse. Et større politisk møde med socialistisk agitation afholdtes samme sommer i anledning af en arbejdskonflikt hos *Burmeister & Wain*, en afdeling af den socialistiske Internationale konstitueredes. Et socialistisk mødefelttog foretoges i de danske provinsbyer i vinteren 1871-72 med *Povl Geleff* som hovedtaler og ugebladet »Socialisten«, der var fulgt efter »De socialistiske Småskrifter«, blev et dagblad i april 1872. Trods indre brydninger i »Den socialistiske Internationale« voksede arbejderbevægelsen langsomt, fulgt af en vis interesse i tidens store, politisk frisisindede venstreparti. Men myndighederne, der ledes af datidens konservative, slog hårdt ned på den unge socialistiske bevægelse. Dens ledere arresteredes og et arbejdermøde på Københavns Fællede endte som det uhyggeligt bekendte »Slaget på Fælleden«. Nye ledere, *Würtz*, *P. C. Johnsen* og *So-*

phus Pihl trådte til, mens de første var fængslede. De kom dog snart på fri fod igen, men *Pio* og *Geleff*, der var dybt skuffede, udvandrede til USA, og kampen var så hård, at »Internationale« opløstes, forbudt ved en dom i 1873. Trods alt var situationen dog ikke håbløs. Dette år begyndte fagbevægelsen at trænge frem, uberørt af, at den politiske situation blev stadig skarpere. En partikongres, hvor et partiprogram fastlagdes, afholdtes på »Gimle« i 1876 og fulgte året efter af en ny kongres afholdt på Købmagergade. En vis vækst konstateredes i provinsbyerne, men nu begyndte arbejdsløsheden at gøre sig gældende, og det gav anledning til indre krise i den unge arbejderbevægelse. Samtidig bragte tekst og tegninger i partiets vittighedsblad »Ravnen« dets redaktør *Harald Brix* i fængsel for en tid.

Det så foreløbig ud til, at »skibet var strandet«, og modgangen var også alvorlig i de sidste år af 1870'erne. En række trofaste partifæller holdt dog stadig bevægelsen i live og gang. Nye mænd kom i første række: de senere så bekendte socialdemokratiske ledere og politikere *C. C. Andersen*, *Chr. Hørdum* og *P. Holm*. I 1878 stiftedes Socialdemokratisk Forbund som central for partiforeningerne i hovedstad og provins og *Emil Wiinblad*, en sjældent dygtig organisationsmand, politiker og skribent, overtog redaktionen af københavnerbladet. Få år i forvejen havde det taget navneforandring fra »Socialisten« til »Social-Demokraten« – i 1874. I vælgerforeningernes vækst bemærkedes navnene *P. Knudsen*, den senere store socialdemokratiske politiker, og *G. Chr. Olsen* og andre senere arbejderledere *A. C. Meyer*, *Harald Jensen* og *Emil Marott* gjorde sig gældende på samme tid – de to sidste som arbejderledere og rigsdagsmedlemmer i *Arhus* og *Odense*.

I det hele taget blev den politiske kamp mellem Estrups skarpe højre-regering og Venstre, nu støttet af et raskmeldt og stærkt voksende Socialdemokrati hårdt skærpet i de sidste år af 1870'erne og de første i 1880'erne og for dette sidste parti blev den første valgsejr vundet, da *Chr. Hørdum* ved folketingsvalget den 25. juni 1884 erobrede Københavns 9. kreds, mens *P. Holm* valgtes i 5. kreds. En ny, lysere tid var oprundet for Socialdemokratiet efter mange græmmelsens år.

I kamp mod Højre

Erobringen af de to folketingsmandater betød øget tillid og styrke til Socialdemokratiet. Fra nu af kunne det også lade røsten høre i Folketinget, hvor *Hørdum* og *Holm* støttede Venstre i den bitre kamp mod *Estrup* og i bestræbelserne for et virkeligt folkestyre. Men først og fremmest arbejdedes landet over for dannelsen af nye partiforeninger og fortsat opbygning af en socialdemokratisk provinspresse, en kamp der i årenes løb gav gode resultater, samtidig med, at en støt og rolig, men effektiv udvikling styrkede og udvidede fagbevægelsen landet over.

Her skal ikke gås nærmere ind på den stadig øgede vækst og aktivitet i parti- og fagbevægelsen i det 19. århundredes sidste tiår. Men tid efter anden øgedes mandattallet i Folketinget, både i København og provinsen valgtes socialdemokrater. Stadig flere fagforeninger dannedes og i mange fag dannedes nu fagforbund. Også de ufaglærte fik i stadigt voksende tal forståelse for fagbevægelsens mål og virke og i mange fag dannede fagforeningerne landsforbund og det gjorde arbejdsmændenes ligeledes. I slutningen af 1890'erne var forbundene blevet så mange og stærke, at de kunne danne en virkelig betydelig landsorganisation, der i 1898 så lyset under navnet *De samvirkende Fagforbund*, og i by efter by dannedes efterhånden fællesorganisationer omfattende de lokale fagforeninger.

Den fagforeningsmæssige organisation blev næsten alle steder en virksom støtte for Socialdemokratiets

politiske virke – en stadig kritik og kamp mod Estrup-Højre, der regerede mere og mere enevældigt gennem resten af 1880'erne og de første år i 1890'erne, støttet til konge – og det reaktionære Landsting, hvor rigmandsprivilegierne og godsbesiddelse efter grundlovsændringen i 1866 havde sikret velhaverne et solidt flertal på den almindelige valgrets bekostning. Men også i Landstinget lykkedes det Socialdemokratiet at vinde mandater, selv om det kun langt op i årene var få, så længe de reaktionære valgretsbestemmelser gjaldt til tinget.

Det kunne dog tid efter anden mærkes, at Estrup-diktaturet, der også havde Venstre som en stærk og bitter modstander, blev svækket, og i 1894 sluttedes et forlig, der kostede Estrup personlig regeringsmagten efter 19 års optræden, men flere højreministerier fortsatte delvis hans kurs, og først i 1901 ved det såkaldte »systemskifte« fik Danmark sin første venstre-regering. Men i årene forinden var der sket begivenheder, der i høj grad havde taget hårdt på Højres magt og martret det danske samfund – i særlig grad under den store arbejdskamp, *lockouten i 1899*, der vel til en vis grad må betragtes som arbejdsgivernes hadske svar til dannelsen af De samvirkende Fagforbund. »Systemskiftet« betød dog det fremskridt, at flertallet i Folketinget nu kom til magten og parlamentariske regeringsformer havde sejret.

Socialdemokratiet og Venstre

Det må dog ikke glemmes, at bonde-Venstre som regeringsparti heller ikke havde meget tilovers for Socialdemokratiet. Det var med mænd som *J. C. Christensen* som ledere yderst moderat, og forholdet til arbejderbevægelsen var hurtig direkte fjendtligt, selv om det efterhånden lykkedes at gennemføre love, der betød kulturelle og økonomiske forbedringer. Men den del af Venstre, der havde særligt håb til fremtiden og mere frisisindede anskuelser, fandt sig

ikke tilrette med den ikke særlig frisisindede del af partiet, som nu havde fået magten og især varetog storbondeinteresser, brød i 1905 ud og dannede et nyt parti, *Det radikale Venstre*, der siden har haft et nært samarbejde med Socialdemokratiet, både som regeringsparti og i opposition mod de fordums partifæller i Venstre.

De følgende år var Socialdemokratiet stort set i strid også med de nye magthavere. Partiets vækst fortsattes dog, og det vandt også stigende indflydelse i de kommunale råd og fik i mange byer flertal i rådene, både i København og i provinsen.

Men i en længere årrække var det nu – bortset fra en kort periode i 1909 med et radikalt ministerium – Venstre, der havde regeringsmagten. Men Socialdemokratiets mandattal i Folketinget var stadigt stigende (stemmetallet ligeså), og ved valget i 1913 fik partiet flertal sammen med de radikale, som derefter dannede en regering, der med Socialdemokratiets støtte regerede til 1920 – d.v.s. under hele den første verdenskrig. Det lykkedes i denne periode at gennemføre en grundlovsændring, der afskaffede pengemagten som medvirkende ved Landstingsvalg og gav kvinderne valgret på samme vilkår som mændene og nedsatte valgretsalderen til 25 år. Danmark fik i denne periode (i de sidste krigsår) nogle nye ministre, da de øvrige partier havde hver sin kontrolminister – for Socialdemokratiet dets kyndige og initiativrige formand siden 1910, *Thorvald Stauning* – der fortsatte som socialminister, da Venstre og Højre trak deres ministre tilbage.

Det lykkedes at bevare landets neutralitet under denne krig, men ikke efter 1920 at opretholde det radikale-socialdemokratiske flertal og indtil 1924 havde Venstre atter regeringsmagten. Folketingsvalget dette år styrkede Socialdemokratiets mandattal og partiet blev for første gang det største ved afstemningen og har været det ved alle senere valg. Det

første socialdemokratiske ministerium under Staunings ledelse så lyset og havde magten til 1926, da et udpræget arbejderfjendtligt statsstyre under venstremanden *Madsen-Mygdals* ledelse trådte til og gennemførte en række love til stor skade for arbejderne.

Regeringer de sidste 30 år

Madsen-Mygdal faldt for en socialdemokratisk valgsejr i 1929 og en ny Stauning-regering dannedes med radikal støtte. Den fortsatte under stadig større tilslutning ved valgene lige til 1940, da den tyske besættelse under den anden verdenskrig gjorde et samlingsministerium nødvendigt. To år senere blev Stauning dødens bytte og *Vilhelm Buhl* trådte til som leder, efterfulgt af den tidligere radikale udenrigsminister *Scavenius*. Og efter krigen og befrielsen fulgte skiftevis socialdemokratiske og venstre-konservative ministre indtil 1953, da socialdemokraten *Hans Hedtoft* mødte op. Efter hans død i 1955 overtog *H. C. Hansen* på socialdemokratiets vegne regeringsledelsen og han fulgtes efter sin død den 10. februar 1960 af den nuværende socialdemokratiske statsminister *Viggo Kampmann*, i hvis regering de radikale ligesom i H. C. Hansens har en række poster. En tid i H. C. Hansens regering var også Retsforbundet repræsenteret, men da partiet efter sidste valg til Folketinget – Landstinget har i en årrække efter vor nyeste grundlov været afskaffet – mistede alle deres mandater i Folketinget, er dets regeringsmedlemmer trådt tilbage.

Det gør en arbejder godt at se de meget store stemmetal, der i de senere år og ikke mindst ved fremgangen ved det sidste folketingsvalg, er tilfaldet Socialdemokratiet (nu over en million stemmer), og dette enorme spring fra de ganske små stemmetal, partiet fik ved de første valg, det deltog i, er der grund til at fremhæve nu ved 90-årsdagen.



Overflødige og uvirksomme

Lokomotivkirkegården i Skanderborg

På flere af mine rejser havde jeg lagt mærke til, at der på Skanderborg station henstod en del udrangerede damploko, og for hver gang, jeg passerede disse, steg lysten til at se lidt nærmere på disse, og for nogen tid siden gjorde jeg alvor af det, idet jeg efter anbefaling af stationsforstander P. S. Kristensen, Århus H, fik tilladelse dertil af stationsforstander Brøsted, og jeg bringer hermed begge de herrer min bedste tak for denne venlighed.

Tidligere var remisen i Skanderborg et sted, hvor der var liv og glade dage, idet en styrke på omkring 80 mand, lokoførere, fyrbødere og remisearbejdere, havde deres daglige virke der, men som et led i statsbanernes rationaliserings- og sparebestræbelser blev remisen for en del år siden nedlagt, idet samtlige tog til og fra Skjern fik deres afgang og ankomst flyttet fra Skanderborg til Århus. Remisen bruges nu kun som oplagsplads for centralværkstederne i Århus.

Medens der altså tidligere var mange virksomme loko her på pladsen, så er der igen kommen en del loko hertil, men de er desværre uvirksomme og står ude døde og kolde dag og nat, og udsat for vind og vejr og forfalder mere og mere

og er meget rustne ligesom skinnerne, de står på.

Det var trist at gå omkring og se på disse maskiner, og det eneste opmuntrende var faktisk, at det var det mest henrivende sommervejr med kvidrende svaler, der fløj omkring, og andre fugles sang, og der var den mest henrivende udsigt over den smukke blå Skanderborg sø.

Lige så smukt og flot et loko er, når det er i drift og er velpudset og velsmurt, og dampen står omkring det, lige så sørgeligt et syn er det at se det stå uvirksomt og ubenyttet.

Efter at have kørt millioner af kilometer står disse maskiner nu og hviler sig, men slet ikke fordi de er kørt trætte, men fordi de ligesom så meget andet i vor moderne tidsalder er bleven overflødige. De står nu og »keder« sig og »ser misundelige« på deres arvtagere, MO, MY og lyntog m.v., der daglig kører forbi talrige gange og har gjort de store sorte kæmper arbejdsløse.

Jeg kravlede en del rundt på maskinerne for grundig at orientere mig, og som følge af sommervarmen var gelænderne brændende varme og ligeledes domene, hvorfra der var et glimrende overblik over det hele, var meget varm, så man skulle tro, der var tryk på kedlen, men det var

ingenlunde tilfældet. Alt var øde og forladt. Fyret var slukket og delvis tomt, idet der dog lå lidt slagger i bunden. Vandtanken var tom og ligeledes kulrummet, og enkelte steder i dette havde noget ukrudt fundet fodfæste. Regulatoren og fyrdørene var så rustne, at de næsten ikke var til at rokke, mange af ruderne var slået i stykker, og flere af maskinerne manglede kobbelstængerne o.s.v., o.s.v. – Det er med blødende hjerte, man går rundt og ser på alt dette sørgelige.

Flere af førerrummene var taget i besiddelse af edderkopper, der havde udspændt deres fine spindelvæv, der ligesom et loko i sig selv, er et mesterværk af rang. På en af maskinerne havde en fugl bygget sin rede.

Disse skinnevejens stolte majestæter, som i 114 år med den smukke »Odin« som den første har slidt skinnerne blanke, har tjent samfundet ved at befordre millioner af rejsende og millioner tons af gods, men er blevet offer for tidens udvikling, idet det er billigere at køre med motor-drift, dels som følge af billigere brændstof og dels som følge af enmandsbetjening. Disse pragtfulde maskiner, som jo slet ikke er slidt op, har fortjent en bedre skæbne. Normalt er der liv på og omkring et loko, men her er så stille og tyst som på en kirkegård, men dødklokkerne har jo desværre også ringet for disse loko. Disse ligtog nej toglig eller snarere loko-lig står nu og venter på



Udsigt fra taget på loko litra T 299. I første række loko litra R 954, E 973 og H 799.

I anden række ses T 299, P 927 og R 955.



Loko litra F 689, F 694 og H 784.

deres videre skæbne eller bisættelse, d.v.s. ophugning.

Jeg satte mig på førersædet i E 968 og spiste min medbragte frokost, ligesom så mange førere har gjort det før mig, alt imedens jeg mindedes min vidunderlige tur på netop den samme maskine i februar 1960 med tog 2005 fra Århus til Ålborg med S. A. T. Petersen og T. Hebsgaard, begge fra Århus, som henholdsvis fører og fyrbøder, hvilken tur forøvrigt er udførlig omtalt i DLT nr. 11 den 5. juni 1960.

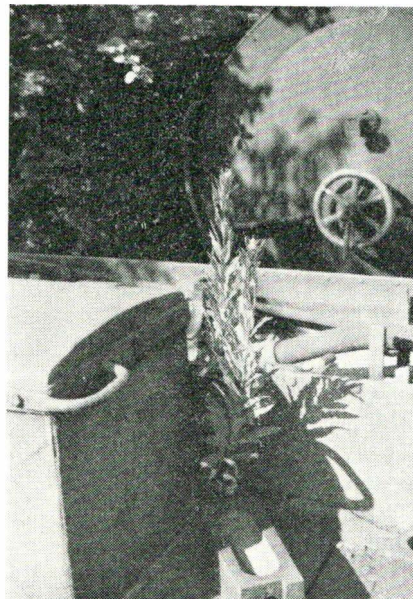
Der står ialt ikke mindre end 19 loko hensat på Skanderborg st., og mange typer er repræsenteret, nemlig: Litra E 968 og 973, R 951, 954, 955, 960 og 961, P 925 og 927, PR 901, H 784, 787, 788 og 799, T 299, D 878 og F 658, 689 og 694.

Når man betænker, at en E-maskine i sin tid kostede 900.000 kr., er der på en måde værdier her for flere millioner kr., men ret mange tusinde kr. kan disse maskiner vist ikke indbringe ved salg som gammelt jern til ophugning.

Foruden disse loko henstår der adskilligt andet udrangeret materiel på stationen, såvel personvogne som

pakvogne og godsvogne og motorvogne af typerne ML, MQ og MR.

Jeg kunne gå her i fred og ro og gøre iagttagelser, og ingen kom og forstyrrede mig. Det eneste, der brød stilheden, var de forbigående tog, og en gang imellem rangerede en Ardelt-traktor forbi. I de 3 timer, jeg gik her, passerede ialt 18 tog, som havde følgende trækraft: 9 med MO, 1 med 2 MO-er, 3 med MY, 1 med 2 MY-er, 1 med MX og 1 lyntog. Jeg var spændt på, om det skulle times mig at se et enkelt damp-loko i funktion, og det lykkedes, og der var endda 2, nemlig først en tom H-maskine nr. 790 og dernæst D 899 med en enkelt pakvogn. Sidstnævnte maskine var tilsyneladende nyrevideret, idet



Blomster har fundet fodfæste på tenderen af loko litra PR 901.

den var meget smuk, og det rød-hvide skorstensbånd, der som bekendt ofte er noget tilsodet af røg, var meget fint og tydeligt. Jeg nød med beundring, ærbødighed og respekt synet af disse 2 fungerende damp-loko, og det var der andre end mig, der gjorde, idet det jo snart er et særsyn at se et damploko i drift, og jeg så 2 mænd, der var henne og beundre D-maskinen og få en samtale med personalet, og de forlod ikke stedet, før maskinen var dampet af.

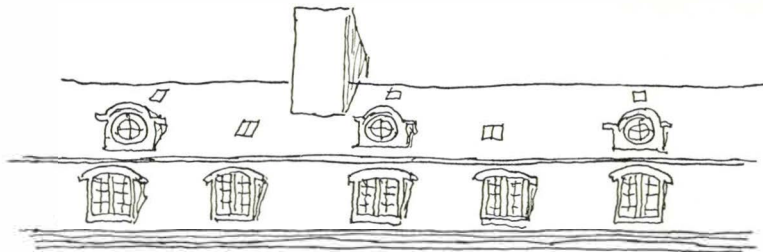
Mange af bladets læsere, nemlig førere, fyrbødere og pensionister, vil sikkert nikke genkendende til de omtalte loko-numre og med glæde mindes mange dejlige arbejdstimer på disse, for det at være på et loko er et herligt liv, både selve arbejdet med at passe maskinen, der lystrer personalets mindste vink, men også det at færdes på de blanke stålstrænge gennem vort smukke land dag efter dag og nat efter nat på de skiftende årstider og nyde den skønne natur gør dette arbejde særlig tillokkende.

Også jeg mindes med glæde og tak talrige togrejser med damp-loko som forspand, og foruden nævnte E 968 skulle det være mærkeligt, om ikke flere af de andre nævnte maskiner har befordret mig på de hundreder af togrejser, jeg i årenes løb har foretaget.

Jernbanevennen.
O. Boye.

Jernbanemuseets virksomhed

1960/61.



Antallet af gæster på Jernbanemuseet holder sig hvert år temmelig konstant, idet man i afvigte år har optalt de besøgende til 1122. Det må her erindres, at museet stadig opretholder den i mange år anvendte, men ret knappe åbningstid fra kl. 12 til kl. 16 hver onsdag i månederne april-oktober.

Der er ingen tvivl om, at besøgsantallet vil stige væsentligt, hvis både museets beliggenhed og besøgstiden kunne forandres til det bedre. Besøgstallene ved de tilsvarende museer i vore nabolande viser langt større cifre, og med det kendskab museet har med disse forhold her i landet, vil man absolut ikke under tilsvarende betingelser komme til at sakke agterud her.

Når museet åbner hvert år i april, er der altid nogle stamgæster, der spørger: »Er der kommet noget nyt?« Også i år kan vi glæde disse faste besøgende og andre med at fortælle, at der er indgået mange anskaffelser og gaver i det forløbne år.

Som en begyndelse kan man blandt disse nævne, at der fra generaldirektoratet er modtaget modellen af en Av-vogn i størrelse 1:20. Denne model er ifølge sin udformning nærmest beregnet til udstillingsbrug. Museets arbejde berører i mange tilfælde reklameafdelingens bestræbelser på at popularisere og oplyse om statsbanernes standard og virkeområde, hvorfor der ofte fra museets side udlånes modeller og andre genstande til dette brug.

Fra generaldirektøren er endvidere modtaget 2 modeller af godsvogne i hobbystørrelsen Ho.

En anden vognmodel er anskaffet for museets egne midler (lokomodellernes indtjening), nemlig personvogn Ck 10081 fra 1905. Denne model giver et udmærket billede af en personvogn fra denne tid med 6 III kl. kupeer foruden bremsekupe samt plads til dampvarmekedel og syrebatterier. Vognen kan belyses indvendigt ved tryk på en i montren anbragt knap.

Ved tale om opvarmning kan nævnes, at der fra centralværkstedet i København er indgået et par varmebækkener anvendt under første verdenskrig til opvarmning af bremsekupeer. Som brændsel anvendtes tørv.

Fra lokomotivværkstedet i København er modtaget en fra en E-maskine udtaget koblingsstang, der er beskadiget under krigshandlinger. Fra signalvæsenet er kommet en del telefonmateriel, ligesom man fra centralværkstedet i Århus har overtaget nogle kopibøger omhandlende lokomotivtjenesten i Jylland 1882-1899. Fra 1. distrikt er modtaget 2 stationsklokker og fra bestyrelsen for Det sjællands-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek en del bøger og protokoller omhandlende denne virksomhed.

Hoveds'yret for Norges Statsbaner har været så venlig at skænke os et værk i tre bind: »De norske Jernbaners Historie«.

I »Vingehjulet«s nr. 19/1960 har museet allerede omtalt den fra hr. B. Sørensen i Esbjerg anskaffede tavle med jernbaneemblemer fra næsten alle jordens lande. I denne nævnte artikel omtaltes et brev med kinesiske skrifttegn, hvorfor indholdet af gode grunde var os ubekendt. Men ved danske jernbanesperantisters elskværdige medvirken, er det lykkedes fra Kina at fremskaffe en oversættelse af dette brev på kunstsproget Esperanto, hvorfra det atter er oversat til Dansk. Foruden forskellige oplysninger om det tilsendte emblem sender afsenderen en hilsen fra »Det nye Kinas fremadmarcherende og lysende Folkejernbane« til danske jernbanemænd.

Fra mange – også private – givere er modtaget interessante ting, såsom fotografier, bøger og billeder og andre mindre genstande.

Vi kan nå at nævne, at fra stationsforstander From-Petersens dødsbo er indgået bl.a. en samling noder til Jernbaneforeningens revu i 1904 udsat for 12 stemmer af komponisten hr. From Petersen selv.

En gammel ven af museet har skænket en amerikansk »Railway-Companion«, hvilket bedst på dansk oversættes ved »Lommelærke«. Den stammer fra den amerikanske forbudstid, hvor det var rart at være i besiddelse af en sådan ting, dog helst i fyldt tilstand. Endvidere er modtaget værktøj fra de jyske baners første tid samt en afskrift af optegnelser nedskrevet af stationsforstander C. Holst, Odense, ca. 1860.

Yderligere er der tilsendt museet en del bøger om lokoforhold, og atter i år har journalist H. J. Pedersen elskværdigst betænkt os med adskillige udenlandske bøger om jernbaneforhold

Fra en giver i Jylland er indkommet et værk med tegninger om Limfjordsbroens bygning 1884.

Herefter er katalogiseret 1727 genstande i museet, og hertil kommer så den store samling af utallige fotos og billeder, bøger og papirer. En samling, som ikke få interesserede har gjort brug af tilsyneladende med stor tilfredshed.

Sluttelig kan meddeles, at museet har afgivet bestilling på en ny lokomodel, nemlig af Es »HØ-DUR« bygget hos Burmeister 1871, det første dansk byggede lokomotiv.

Og som sædvanlig ender denne beretning med tak til alle som har støttet museet og med anmodning om at vise dets arbejde fortsat forståelse og interesse.



Indgang F i Sølvgade-gården.

Jernbane- Esperantister

fra 14 lande til kongres

I tiden 6.-11. maj afholdtes i Barcelona den 13. internationale Esperantokongres for jernbanemænd med ca. 750 deltagere fra 14 europæiske lande.

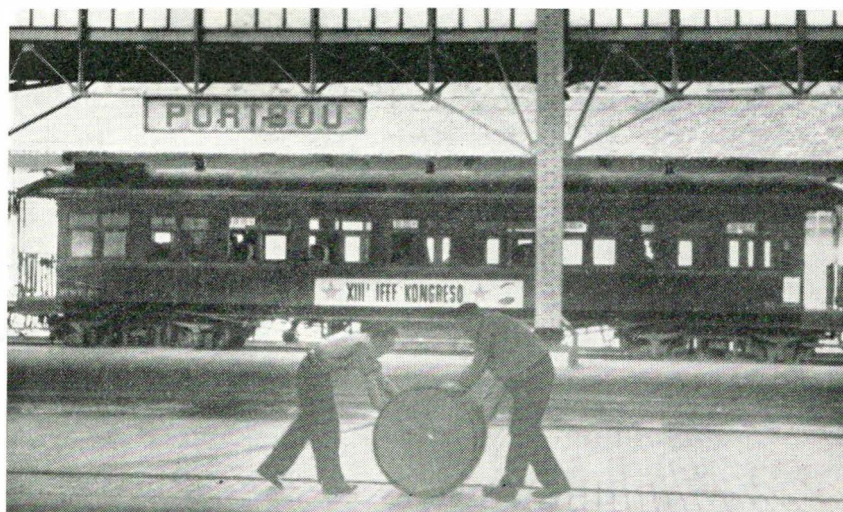
Fra Danmark deltog 40 medlemmer af Dansk Jernbane Esperanto Forbund. Vi rejste i to hold. Et hold over Schweiz-Italien og et hold over Paris. Jeg rejste selv med første hold, og vi ankom til Port Bou efter ca. 2 døgn's rejse. I Port Bou blev vi gennem højttaleren budt velkommen til Spanien på det internationale hjælpesprog Esperanto. Vi skulle opholde os i Port Bou nogle timer, da man havde arrangeret et særtog, som skulle befordre samtlige kongresdeltagere til Barcelona, og dette tog skulle afvente de deltagere, der rejste over Paris og som kom ca. 4 timer senere. Toget blev trukket af et elektrisk lokomotiv, der på forenden havde vort internationale emblem.

Toget var oprangeret af gamle personvogne, men disse var meget velholdte. Sæderne var betrukket med stof, der så ud, som om det var helt nyt, og gulvene var nymalede.

Da vi efter ca. 4 timers kørsel ankom til Barcelona, holdt en række busser klar til at køre os til vore hoteller, men nogle af deltagerne måtte dog gå det sidste stykke, da busserne ikke kunne køre i de smalle gader.

Efter at vi havde vasket os og klædt os om, mødtes vi med de øvrige deltagere i kongresbygningen, hvor der var bekendtskabsaften med dans og underholdning. Her var der rig lejlighed til at tale med kolleger fra de 14 europæiske lande, der deltog i kongressen.

Næste dag blev kongressen højtideligt åbnet i Salono de Fomento del Trabajo Nacional. Der blev holdt ta-



ler af de delegerede for de forskellige landes organisationer og af nogle af byens honoratiore, der var medlemmer af æreskomiteen. I denne æreskomite var bl.a. to af byens prominente personer, der blev så begejstret for det internationale sprog, at de højtideligt lovede straks at gå i gang med at lære det. Den ene af de to herrer er repræsentant for UNESCO.

Den følgende dag var der foredrag, der blev holdt af en af de spanske jernbaners ingeniører, der også er esperantist. Foredraget omhandlede problemerne ved de bredsporede baner i Spanien. Der blev endvidere vist film, hvori man fulgte en Transfesa-vogn fra Barcelona til Stockholm. Vognen gik gennem et hjulskifteværksted, hvor man løftede den op på faste donkrafte og udskiftede hjulsættene. Man havde i foredragslokalet en model af dette hjulskifteværksted. Efter dette interessante

foredrag var hovedbestyrelsen og landenes delegerede til modtagelse hos distriktschefen for 5. distrikt i Barcelona, hvor der blev trakteret med vin, øl og forskellige småretter.

9. maj var ca. 100 deltagere til modtagelse hos byens borgmester, der viste rundt i rådhuset og serverede vin og småkager i rådhus-salen.

På kongressens sidste dag var der arrangeret en heldagsudflugt til Tarragona, hvor samtlige deltagere blev modtaget hos borgmesteren på rådhuset. På hjemturen til Barcelona var der ophold i Vilafranca, hvor vi blev modtaget af den lokale Esperanto-organisation, der førte os gennem byen til rådhuset, hvor borgmesteren hilste på hovedbestyrelsen og de delegerede. Dernæst besøgte vi vinmuseet, hvor der var opslået Esperanto-tekster i montrene, og naturligvis smagte vi også på vinen, der var særdeles udmærket.

Det var en tur fuld af interessante oplevelser. Den største oplevelse for mig var at være 14 forskellige nationer samlede, der kunne tale sammen på ét sprog og forstå hinanden.

Det fremgik tydeligt, at der blæser en mild vind for Esperanto-bevægelsen i Spanien bl.a. af den velvilje de tre borgmestre viste ved at modtage os. Det skal til sidst nævnes, at vor hjemlige organisation D.E.F.A. har mærket velvilje fra styrelsens side, idet generaldirektoratet på foranledning af D.J.I.F. bevilgede 5 ekstraordinære gratis orlovsdage til vor delegerede på kongressen.

H. H.





25 års jubilæum.

Tirsdag den 1. august kan lokomotivfører A. N. Blach Andersen, Odense, fejre 25 års jubilæum.

Jubilaren begyndte som aspirant i Nyborg den 12-7-36, blev forfremmet til lokomotivfyrbøder i Struer den 1-8-38, 3 måneder efter tilbage til Nyborg, kom til Århus som motorfører på lyntogene den 1-4-47.

Forfremmet til lokomotivfører i Århus den 1-4-48.

Ved statsovertagelsen af sydfyenske baner kom Blach til Odense.

Jubilaren er en mand, som har mange jern i ilden. Der er ikke den ting, han ikke kan lave selv. Afdelingen har tit nydt godt af hans mange små velgennemtænkte opfindelser; han er heller ikke bange for at bruge pæn og blyant og ryste op i andedammen når det er tiltrængt.

Som organisationsmand er jubilaren velkendt, har deltaget aktivt i foreningsarbejdet, trak et stort læs da Odense afdeling blev stiftet og var som lokomotivfører afdelingens første formand gennem ca. 5 år, han følger stadig med i afdelingens arbejde og svigter sjældent sjældent ved møder.

Afdelingen ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen og benytter os af lejligheden til at sige dig tak for det store arbejde du udførte i din formandstid, med de bedste ønsker på dagen og fremtiden.

P. J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed frabedes venligst ved mit jubilæum den 1. august 1961. Er bortrejst.

Verner Nielsen,
lokomotivfører, Korsør.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. O. Erdland,
lokomotivinstruktør, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

W. Nielsen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. W. Kristensen,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. (Bortrejst).

H. L. Christiansen,
lokomotivfører, Fredericia.

Hallo!

Hallo!

Lokomotivførernes sangforening Gb., Hgl.

Skovtur vil i år forsøgt at blive afholdt onsdag den 30. august.

Nærmere om skovturen følger.

Bestyrelsen.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1-6-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

N. B. Dahlsen, Nyborg, i Nyborg.
H. Simonsen, Brande, i Århus.
E. N. Lüdeking, Århus, i Århus.
P. H. L. Lenz, Århus, i Århus.
T. R. Petersen, Århus, i Århus.
F. S. Jensen, Struer, i Struer.

Ansæt til tjeneste med station som hidtil efter ansøgning pr. 1-7-61.

Som lokomotivfører (12. lkl.): depotforstander, lokomotivfører (12. lkl.): A. E. S. Enghave, Tønder.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-7-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

P. T. Kokholm, Århus H, i Århus H.
H. W. Pedersen, Randers, i Århus H.
F. G. Jensen, Århus H, i Århus H.
H. C. Hanssen, Brande, i Århus H.
N. O. V. Pedersen, Struer, i Struer.
C. V. Vang, Struer, i Struer.
H. V. Jensen, Struer, i Struer.

Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-7-61.

Lokomotivfyrbøder:

J. M. Andersen, København Gb., i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-6-61.

Lokomotivfører (15. lkl.):

G. A. Hansen, Korsør, til Århus.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-7-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. P. Møller, København Gb., til Åbenrå.
L. Lorenzen, København Gb., til Padborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 4-7-61.

Lokomotivfører (12. lkl.):

J. Westergaard, Fredericia, til Haderslev H.

Rettelse.

Forflyttelse af lokomotivfører (12. lkl.) O. M. Jørgensen, København Gb., til Padborg, efter ansøgning pr. 1-6-61 er efter ansøgning annulleret.

Navneændring.

Lokomotivfører (12. lkl.):

O. Petersen (Bager), hedder O. Petersen (29-5-61).

Byttelejlighed

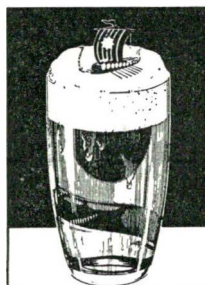
Haves i Kolding, centrum, 3 vær. lejlighed, leje 75,00, byttes med 2-2½ i København fra 1. august, svar snarest. Billet mrk. Nordisk Annonce Bureau, Købmagergade 38, K. Billetmrkt. 3495.

Moderne smedjærsmøbler

høj kvalitet, smukke og pyntelige, behagelige at sidde i.

4 stole og 1 bord kr. **200,-**
fragtfrit leveret overalt

Havemøbelfabrikken »Stokkemærke«
Telefon Stokkemærke 97



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespremier*

Prix d'Honneur

Belgien 1958

**DE FORENEDE
KULIMPORTØRER**
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

ESBJERG

LIODBERG
TØMRER OG BYGNINGSSNEDKER

Værksted: NIELS JUELSGADE 2 - TLF. 559
Privat: P. GYDESVEJ 71 - TLF. 6475
ESBJERG

HORSENS

Telefon HORSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvæbækker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS

HJORTSHØJ

MEJLBY TURISTBUSSE

HANS V. JENSEN

Husk vore nye luksusbusser - Selskaber fra 15 til 100 personer
befordres i egne busser i såvel ind- som udland

Postadresse: Mejlbj by, Hjortshøj
Tlf. Todbjerg 133 kaldenr. 98611

HERNING

Knallerter - Cykler og symaskiner
Stort udvalg . Reparationer udføres

JENS MICHAELSEN
Vestergade 9 . Herning . Tlf. 2249

Mænd beundrer Deres hår

INGRID E. LEY sætter det for Dem

Bryggergaarden - Herning - Telefon 639

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

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

✳
STRUER . Tlf. 119

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT AF

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 958

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

»LA BELLA«

blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothersgade 15, Fredericia 598
v. Doris Sørensen

Fredericia Mejeri
Gothersgade 14

Anbefaler sig med
1. k.l.s mejeriprodukter

Det bedste i
FJERNYSYN OG RADIO
V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

»BLICON«

Blikkenslager

Gas - Vand - Sanitet - Oliefyr
og centralvarme
Fredericia - Tlf. 97



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 **SKIVE** Telf. 1067

A/RONDO RADIO Byens største udvalg
Støngade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i **FJERNYSYN**

NYKØBING F.

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8, Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefyr

Vand - Sanitet

Carl Møller

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Frisegade 39-41, Nykøb. F. Tlf. 852611

Alt bygningsarbejde
udføres

NAKSKOV

JOHN SØRENSEN

Statsaut. elektro-installatør

Reparationsværksted for
el-motorer

Nakskov - Telefon 178



Carlsberg

HOF
har den rene friske pilsnersmag..!

AARHUS



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 21144

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn

Særlig udstyr for hjemme service

Alf Lideking
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF.35874

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
Haandskomager - Sko modtages til farvning
Spee.: Dame-luxusforsaaing - T.L.F. 65367

Medlemmerne anbefales

v/ H. P. Rasmussen

BAGERFORRETNINGEN

Læssøgade 29 - Tlf. Aarhus 2 5613

Hermann's **Budcentral**

Udfører al budtjeneste m/ varevogn samt dødsbo- og pultekammerrydning hurtigt og reelt.

Skovvej 69² · Telefon 27078



SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde

J. JACOBSEN, Arendalsvej 30, tlf. 6 98 53

AARHUS-HERNING CADMIERINGSANSTALT

v/ Charles Nielsen

Aarhus:	Omg. levering, evt.	Herning:
Nørreport 20	fra dag til	Lundgaard pr. Herning
Tlf. 2 32 22	dag	Tlf. 1838

Vi er altid til tjeneste FOR DEM

Jernbanens fruer anbefales

Frue Kjoler

Borggade 11 · Aarhus · Telefon 2 56 50

Dansk Stoker og Varmekedel Kompagni A/S

Ny Banegaardsgade 45 - Aarhus
Tlf. (061) 21122

Kom med Deres vask i morgen - eller lad os hente og bringe Deres tøj

S. B. vask

HJORTENSGADE 1 - TLF. 2 12 85

Sygevogne

nye og brugte til salg eller udleje

Karl Jensen, Sygevoognfabrikant

Ndr. Strandvej 37 · Risskov
Telefon Aarhus 7 98 58

BERNINA symaskine

- det fuldenkte schweizer produkt

Bruungade 51 - Aarhus
Telefon 3 31 21

LÆR SKØNHEDSPLEJE OG FODPLEJE i Aarhus

Grundig undervisning i teori og praksis. Afslutning med eksamination og diplom. Forlang skolens program.

COSMETOLOG-SKOLEN I AARHUS

Salon Cosmé - Søndergade 10-12
Aarhus, tlf. 2 01 02 og 4 02 05

Reserveret

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

»Køb det hos

Schoe

lige i nærheden«

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

A. M. JØRGENSEN

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

Svenn Høj

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

Kul, Koks, Briketter & Brændselolier

IMPORTKOMPAGNIET A/S
KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Kalundborg

Fællesbageri

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre
Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehemmet

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspættefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

HADERSLEV

MØBELGÅRDEN

v/ M. Schmidt

Møbler i 4 etager 10 % kontant rabat

HUSK: Sønderbro 12 ind i gården

Haderslev - Telefon 2 41 62

RADIO - CENTRALEN

Storegade 8 - Haderslev - Telf. 2 32 55

Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn

SILKEBORG

Midtjydsk fødeklínik

Hovedgaardsvej 5, Silkeborg, Tlf. Silkeborg 2740

Forstanderinde M. K. Rasmussen

Enestue, 2 sengs stue og fællestue, meget smukt beliggende med udsigt over Gudena, omhyggelig og kærlig pleje. Bestil i god tid.

ODENSE

BANZON

Maskinentreprice - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder