

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 16 . 20. AUG. 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Lollands Højskole

Højskolevej 79 — Søllested — Telefon 61



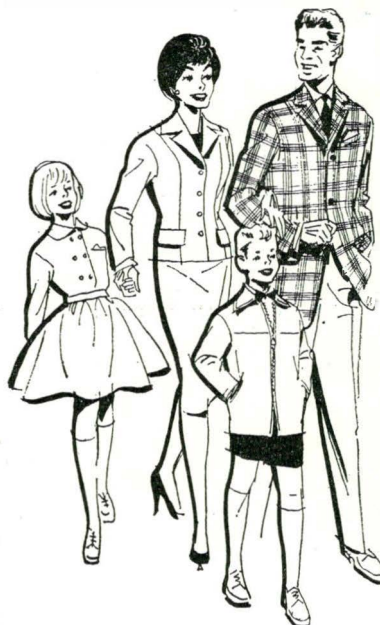
Lær noget



Oplev en god tid
på
Lollands Højskole
ved Nakskov

Skriv efter skoleplan

Uden udbetaling



Som ansat ved
D S B
kan De få en
beklædningskonto
til et beløb af

600 kr.

mod betaling af
60 kr. pr. måned
i 10 måneder

J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

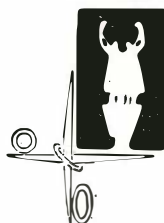
2 minutter fra Nørreport Station

Alt maler- og tapetararbejde udføres

Vil De undgå griseri, så ring til

K. STENBERG KNUDSEN

Gentofte 7218 . Fuglegaardsvænget 80



Mode
og
kvalitet
i et
populært prislag

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

Rådhuspladsen 75
Stengade 37, Helsingør
Gøernes Gård, Næstved



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 91. ÅRGANG

20. AUGUST 1961



Indhold:

Transportorganisationerne og Fællesmarkedet	243
Stort forbrug af aluminium til jernbanevogne i Schweiz	245
Togoverfald i Afrika	245
Bella Italia	246
Praktisk samarbejde	247
Hvordan et tog bliver født	248
Frontruden	249
Støjfri lydpotte	250
Lygten blev slukket	250
Spanske eksprestog med 50 km i timen!	250
Radiosamtaleanlæg på lokomotiver	251
Til vore amatører	252
Under DLF	252
Personalía	252
Adressefortegnelse	253

Forsidebillede:

Fra anlægsarbejdet ved Rødby 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.

Transportorganisationerne og Fællesmarkedet

Danmarks tilslutning til Fællesmarkedet eller De Seks, om man vil, har været indgående behandlet i hele den danske presse de sidste måneder, og i givet fald bliver det en skelsættende begivenhed i vort lands handelspolitiske historie.

Formanden for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, Hans Rasmussen, fremførte under debatten i folketinget, om dette for Danmark så vigtige spørgsmål, visse betænkeligheder, der hentede næring fra det i Rom-traktaten nedlagte om arbejdskraftens frie bevægelighed i de lande, som er tilsluttet Fællesmarkedet.

I traktatens bestemmelser siges nemlig, at varer, kapital og arbejdskraft frit skal kunne bevæge sig fra land til land, og en europæisk social fond skal lette arbejdskraftens flytning og omskoling.

Det er ret naturligt disse bestemmelser, Hans Rasmussen har haft i tankerne, da han fremførte sine betænkeligheder, og som den fremragende leder han er inden for fagbevægelsen, må hans ord herom givetvis vække til eftertanke i den store gruppe, dansk fagbevægelse omfatter.

Udenrigsminister J. O. Krag, der på regeringens vegne havde indledt debatten, svarede Hans Rasmussen ret grundigt, og nævnte herunder, at de anførte betragtninger formelt var rigtige, men i praksis var der, siden traktatens underskrift i 1957 intet videre sket i så henseende, og ministeren konkluderede sine udtalelser derhen, at nationale særinteresser på dette område stadig ville være dominerende.

En anden betænkelighed, der ved flere lejligheder er indvendt mod Danmarks tilslutning, er tanken om de overationale myndigheder traktatens bestemmelser indeholder, der på visse økonomiske områder muligvis vil lovgive uden om det danske folketing, hvilket strider mod det grundlag, hvorpå vort demokratiske system er opbygget.

Bliver tilslutningen en realitet, vil dansk fagbevægelse komme ind i billedet, og i en ledende artikel i LO's blad »Løn og Virke« for august måned nævnes, at trods store betænkeligheder er der også fordele forbundet med det store marked, og lederen slutter med følgende sætning: »Det er tvivlsomt, om der er en vej tilbage«.

Transportorganisationerne i de lande der fra starten har tilhørt De Seks har ved flere lejligheder drøftet transportmidlernes udnyttelse med henblik på en koordinering heraf, og de tyske jernbanemænds største organisation, der tæller ca. 450 000 medlemmer, indbød i slutningen af juni repræsentanter fra andre landes jernbaneorganisationer til en konference på deres feriehjem, der ligger i Kønigstein, 18 km uden for Frankfurt, i hvilken by de tyske jernbanemænd har deres hovedkontor i en tip top moderne nyopført bygning.

Svensk reklame for Bornholm

Svenske statsbaner har slået et meget stort slag i sit sommer-rejse-program for at få svenskerne til at tage på ferie til Bornholm. Det hedder i brochuren bl.a., at »Bornholm är den verkliga solskensön i Östersjön. Att resa till Bornholm är att spara dagars restid och ända ta Italien i famnen. Samma färger och badstränder finns här och grönskan och de vita rivieraliknande hoteller med nöjen och komfort.«

Det kan man da kalde en virkelig anbefaling af vor »italienske« sommerø.



Europas længste smalsporede bane

Schweiz sidder inde med en jernbanerekord. Landet har den længste smalsporede privatbane i Europa, og den går fra Chur til det internationalt kendte sports- og kurcentrum St. Moritz, Davos og Arosa. Denne kanton i Schweiz har 150 dale, hvor der bor ca. 150.000 mennesker, og jernbanen har 150 tunneler, 500 broer og 120 stationer, hvoraf den højst beliggende er 2250 m over havet.



42 pct. el-drift i Norge

Siden 1959 har de norske statsbaner udvidet de elektrificerede strækninger med 157 km. For kort tid siden blev de tre banestrækninger Oslo-Jaren, 72 km, Roa-Hønefoss, 32 km og Alnabru-Grefsen, 4 km, åbnet for el-drift, hvorefter 42 pct. af Norges samlede banenet nu er elektrificeret. Det drejer sig om ialt 1689 km.



30.500 godsvogne med bananer

Tyske Forbundsbaner har i det sidste år haft vældige banantransporter, idet ikke mindre end 30.500 special-godsvogne fra Hamborg kørte bananer ud til alle egne af forbundsrepublikken og til nabolandene.

Konferencens formål var at drøfte transportproblemer i et større europæisk Fællesmarked, og følgende lande havde efterkommet indbydelsen: England, Frankrig, Holland, Belgien, Østrig, Schweiz, Luxembourg, Norge og Danmark.

Formanden for det tyske jernbaneforbund, Philip Seibert bød deltagerne velkommen og holdt derefter en tale, hvori han i store træk trak linierne op for udviklingen i det økonomiske samarbejde mellem forskellige europæiske lande siden 1950. Dette år trådte den såkaldte »Schuman-plan« ud i livet, ifølge hvilken, Tyskland, Belgien, Frankrig, Italien, Holland og Luxembourg stillede hele deres produktion af kul og stål under en fællesledelse med det for øje gennem modernisering at øge produktionen for derved at højne levestandarden i de tilsluttede lande.

Resultatet af dette samarbejde har svaret til forventningerne, idet man regner med, at stålproduktionen er steget med 75 pct. siden overenskomsten blev indgået, og mulighederne er til stede for endnu bedre resultater i tiden fremover.

Seibert berørte endvidere jernbanernes betydning i det europæiske samarbejde, og udtalte bl.a. hvilken faktor disse var i forbindelserne mellem landene, thi selv om grænserne delte, kunne jernbanevognene rulle fra land til land alt efter ønske og behov.

Et videre tema indenfor trafikpolitikken er investeringerne i trafikmidlerne, og dette problem trænger til at blive diskuteret, sagde Seibert. Forholdet har hidtil været det, at hvert land stort set kun har set på sine egne interesser, og dette er en uklog politik, thi der må ligge store muligheder for en fornuftig løsning på bred fælleseuropæisk basis af dette vigtige problem.

Den interessante tale sluttede med nogle bemærkninger om, at repræsentanter fra transportorganisationerne må være med, når planerne om trafikpolitiske spørgsmål skal drøftes indenfor et større Fællesmarked, og åbenhed samt forståelse af de tilsluttede landes synspunkter må være fremherskende, hvis et tilfredsstillende resultat skal opnås.

Ingen havde indvendinger mod det af formanden anførte vedrørende transportpolitikken indenfor et Fællesmarked, men om selve tilslutningen gjorde englænderne opmærksom på, at der for deres lands vedkommende var visse forhold, som spillede ind, nemlig hensyntagen til hele det britiske statssamfund »the Commonwealth«. Visse bestemmelser i Rom-traktaten må derfor ændres, men muligheden herfor er vel også til stede, når forhandlingerne indenfor en overskuelig tid finder sted.

En sætning, der ofte blev anvendt under drøftelserne mellem deltagerne fra de forskellige lande, var denne, »hvis freden bevares«, og det er naturligt, at den spændte situation på den verdenspolitiske arena, hvor Berlin spiller hovedrollen, prægede de udtalelser, der ved flere lejligheder fremkom under samværet.

Et lyspunkt er det, at de positive kræfter, der arbejder for at skabe fred og fordragelighed mellem nationerne også virker, og vi er overbevist om, at hele det danske folk står bag ønskerne om et fornuftigt økonomisk samarbejde til gavn for det arbejdende folk i alle lande i verden.

Stort forbrug af aluminium til jernbanevogne i Schweiz

De schweiziske forbundsbaner er inde i en periode med rig udvikling, hvor man ikke alene udfører arbejder med dobbeltspor på meget vanskelige strækninger gennem det bjergfyldte land, men også fornyer sikringsanlæg og bygger kommandoposter med fuldautomatisk styring af togtrafikken. Det sidste vil man således tage fat på næste år på den særligt vigtige strækning Wohlen-Immensee, hvor en betydelig del af Gotthard-banens godstrafik passerer. Man starter med at indføre automatisk styret toggang på den 7 km lange strækning Roykreutz-Immensee.

På den østlige del af personbanegården i Basel, skal et nyt stort sporskifteanlæg tages i brug. Hidtil har sporskifter her været udført manuelt. Et lignende anlæg er under opførelse i Zürich.

De to nævnte banegårde vil begge blive udstyret med ranger-radiostation, som står i forbindelse ikke alene med de enkelte rangerlok, men disse kan også over radio kontakte hinanden.

Den stadig stigende bilisme høster de schweiziske jernbaner megen fordel af. Det er nemlig temmelig mange bilister, som ikke er så dristige ved at køre i bjergene her, men i stedet lægger deres vogne på specieltbyggede jernbanevogne. Man har opdaget, at der på dette punkt er mange penge at tjene ved Sct. Gotthard-tunnelen, hvor jernbanerne ved de to byer Göschenen og Airolo på hver side af tunnelens udmunding, har ladet bygge lange ramper til indladning af biler i godsvognene. Systemet er blevet udbygget, så der nu kan transporteres 400 biler i hver retning gennem tunnelen i timen.

Rekord-ekspeditionen, man har været oppe på af biler ved Gotthard, var at tømme og laste et autotog med 90 biler i løbet af kun fem minutter!

Selv om SBB's eksprestog kører med en anelig fart gennem landet, stræber man dog efter endnu større hastigheder, selvfølgelig afpasset efter mulighederne på grund af stigninger i terrænet. Man har netop foretaget prøver med et Bo-Bo-lok på 5.000 hk og opnået en fart af 140 km i timen. Af lokomotivtypen Co-Co er bestilt endnu 24 maskiner, så man kommer op på 74. Iøvrigt moderniserer de schweiziske baner deres vognpark meget stærkt. I 10-året 1950-60 steg parken af fire-akslede personvogne med ca. 1300 til omkring 2400, og samtidig gik antallet af to- og treakslede vogne ned fra 2.000 til 950. Endnu løber dog materiel med vognkasse af træ i hurtigtog. Disse forældede vogne vil nu forsvinde. Nylig er blevet bestilt 274 personvogne med 2. klasse. Også godsvognsparken gennemgår en stor modernisering og udvidelse, og siden 1955 er ikke mindre end 3.400 lukkede og 2.000 åbne godsvogne med høje sider, bygget efter de af UIC vedtagne mål, blevet indsat i driften.

Det kan som kuriosum nævnes, at de schweiziske fabrikker, der bygger jernbanevogne, anvender her til 30 pct. af landets samlede forbrug af aluminium.

Togoverfald i Afrika

Da den unge Winston Churchill var i aktion under Boerkrigen

Under den senere tids uroligheder i Congo er der også fra oprørske stammer foretaget overfald på militærtog. Dette leder tanken hen på et lignende overfald, som skete for 60 år siden under Boerkrigen i Afrika. De store engelske blade sendte krigskorrespondenter til Sydafrika, og til »Morning Post« skrev en 25-årig husarløjtnant, der trods sin ungdom havde deltaget i krigshandlinger i tre verdensdele og skrevet beretninger fra flere af disse felttog. Det var Winston Churchill.

Sammen med nogle andre korrespondenter camperede han i et telt ved banegården i den afrikanske by Estcourt. Her lå britiske tropper, som hver morgen sendte kavalleripatroljer ud for at rekognoscere, og en dag blev samtidig med en sådan patrulje også udsendt et pansertog.

Dette bestod af et loko og seks godsvogne, som var beklædt med panserplader, og toget medførte to kompagnier, et hold banearbejdere og – Churchill. Efter nogen tids kørsel stødte man på en samling boer, som overfaldt toget og beskød det, men panserpladerne gjorde deres nytte. Officeren, der havde kommandoen i pansertog, bestemte, at det skulle køre tilbage til Estcourt, og toget slap nogenlunde uskadt ud af skudvidde og kørte baglæns med 65 km's fart i timen. Ikke langt fra Estcourt stødte det imidlertid på en mine, som boerne havde udlagt ved sporet. Ved eksplosionen klarede lokomotivet sig og blev stående på skinnerne, mens den første godsvogn slyngedes om på siden, men kom fri af sporet. Derimod hoppede vogn nr. to og tre begge af sporet, mens de sidste tre vogne blev stående på dette. Samtidig beskød boerne toget.

Skønt Churchill da var civilperson, overtog han ledelsen af oprydningsarbejdet. Mens kuglerne smeldede mod panserpladerne, arbejdede jernbanemænd og soldater på at få de afsporede vogne skubbet væk fra sporet. Dette lykkedes i løbet af en time. Churchill beordrede så mange af de sårede som muligt bragt op på lokomotivet, inden kørslen langsomt fortsattes mod Estcourt. En del af soldaterne marcherede ved siden af dette for at være i dækning under beskydningen.

Churchill kom lidt på afstand af transporten og blev taget til fange af en boer-rytter. Lokomotivet med de sårede britiske soldater og jernbanefolk slap tilbage til Estcourt. Rytteren, som tog Winston Churchill til fange, var Louis Botha, den senere general og republikken Transvaal's første premierminister.

Churchill glemte ikke senere de to jernbanemænd, hvis indsats gjorde det muligt at køre det overfaldne tog tilbage i sikkerhed – lokomotivføreren og hans fyrbøder. En halv snes år efter tildelte den engelske konge de to jernbanemænd Albert-medaljen, den højste udmærkelse for tappehed. Det skete efter indstilling fra den engelske indenrigsminister, Winston Churchill.

Bella Italia

Oplevelser og indtryk fra en dramatisk tid, hvor Mussolini voldtog en nation og hærgede som mordbrænder

Der er gået 40 år, siden min italienske rejse. Jeg kom til Triest fra Wien en regntung morgen, drog videre samme dag til Livorno, det var der det hændte i året 1921, socialistisk kongres i »Teatro Goldoni«, 5000 carabinieri marcherede gennem gaderne, segl og hammer til og med på katolske kirkebygninger! Håb om revolution og frygt for revolution malet i menneskenes ansigter! Men snart blev det »dagen derpå« og så kom Mussolini – det facistiske diktatur. . . Men Italien er ikke blot det revolutionære og ikke blot det katolske Italien, ikke blot Paven og ikke blot Togliatti – Italien er det land, som Goethe har skildret med videnskabelig grundighed, og som Heine har foreviget med uforglemmelig lidenskab. Italien er det skønne Italien, et land man kan drømme om – Bella Italia!

Et herligt landskab i mange egne, som turister med forkærlighed besøger, det vidunderlige land, hvor Byron og det berømte ægtepar Robert og Elizabeth Barrett Browning frit kunne dyrke sin kærlighed og sin digtning. Et land som inspirerede Shakespeare til strålende skuespil som »Købmanden i Venedig« og »Julius Cæsar, et land med en vidunderlig rigdom på kunstskatte, et klima som har reddet tusinde af nordboere og andre fra en fortidlig død . . . Bella Italia, ærlighedens og korrutionens land på samme tid, det »hellige« og det profane i broget blanding. Dantes og Boccacios, Giordano Brunos og Savonarolos, pavens og Togliattis Italien, et modsætningernes land på så mange områder. Bella Italia – en vugge for alle kulturer i Europa ved siden af det genialt nyskabende klassiske Grækenland – hvem ønsker ikke at se og opleve Italien om også blot for nogle få hektiske dage og nætter – hedder det ikke fra gammel tid: »Se Neapel og død« (Napoli videre et morire)?

Fra Italien hentede vore nordiske kunstnere med sig hjem en varme, en skønhed, en fantasiens leg, en evne til at leve og til at opleve, som forvandlede dem fra rutinerede håndværkere til nyskabere, fra arbejdsforfattere til genier.

I Italien skrev Henrik Ibsen: »Brand« og »Peer Gynt«. Der digtede Bjørnsson og Jonas Lie, der skrev Hans E. Kinch sine mest strålende værker, der blev Kinch og mange andre norske forfattere store digtere. Og gælder ikke det samme for Snoilsky, også til en vis grad for Strindberg og Ola Hansson og for danske og til og med for finske forfattere? Hvor malede vore nordiske kunstnere bedre billeder af vore nordiske landskaber af norske fjælde og norsk sne, af svenske skove eller af den danske hede, end når netop de opholdt sig i Italien?

Grænseløst er alt det gode, som Italien har skænket os nordboere og hele menneskeheden. Trods alle de djævelske spark som den »italienske støvle« fra de gamle romerske kejseres til Mussolinis »Æra« har tilføjet alle os, der elsker frihed og fremskridt.

Jeg så Mussolini første gang under et folkemøde i Rom en martsdag i 1921, et demonstrationsmøde af facister i nærheden af camera dei depotati (det italienske parlament). På parlamentets dagsorden stod blot et spørgsmål: En ny lov om kornregulering i Italien. Der var dyrtid og økonomisk krise i landet, en uhyre gæring i folkemasserne – tusinde af italienere demonstrerede netop den dag udenfor deputeretkammerets bygning, politi og gendarmer trak sablerne, blodet flød.

Blodet flød – og Mussolini talte. En eksplosiv højst »revolutionær« tale. Han brændemærkede magthaverne og det »uduelige« demokrati. Men fremfor alt var denne tale, som alle andre taler af Mussolini, præget af cæcarisme og imperialismen. Italien måtte have kolonier! skreg Mussolini, store og værdifulde kolonier med råvarer og ekspansionsmuligheder for et fattigt, men folkerigt land.

I 1922 tog Mussolini magten i Italien. Han dræbte i krig og i fred. Han trådte alle skrevne og uskrevne menneskelige love og menneskelige idealer under sine fødder. Han voldtog en hel nation. Han hærgede som en mordbrænder i Ethiopien. Han var på én gang så grusom og fejj, som despoter plejer at være. Han var inderlig hadet af millioner mennesker, af millioner italienere. Og dette had dræbte ham til slut.

Netop på den tid, da Mussolini forberedte sine sortskjorters march mod Rom, havde jeg 4 gange anledning til at opleve det skuespil, som det var at se og høre Mussolini på store folkemøder.

Første gang var i Firenze (Florens) under en begravelsesceremoni. Jeg var netop færdig med en vidunderlig vandring gennem den største kunstsamling i Firenze: Tizian, Michel Angelo, Fra Angelico, Leonardo da Vinci – kongen blandt alle tiders kunstnere og genier – havde passeret revy for mine øjne. Jeg kom fra kunstens tempel i det uforglemmelige Florenz. Og med strålende skønhedsindtryk i sindet vandrede jeg ud i byen uden at ane, at Mussolini er dens gæst. Pludselig overraskes jeg af trompetklang og tam-tam fra en begravelsesprocession i teatralisk stil, og en af deltagerne i processionen får det indfald at slå hatten af mig med sin stok – formodentlig et »naturligt« udslag af facistisk kultur. – Men der kom værre ting. Det var lykkedes facisterne at indfange to helt unge antifacister – den ene en jøde – og disse to skød de ned på selve kirkegården! Jeg anede ikke dengang, at mit eget land engang skulle blive okkuperet af de tyske nazister og opleve endnu værre rædsler, endnu mere bestialsk grusomhed. Selve skuddene virkede naturligvis som et chok, og Mussolinis gravtale ikke mindre. En anden gang hørte jeg Mussolini tale på et folkemøde i Messina. Her fik han modstand i meget dramatisk form. Der var tusinder til stede ved dette møde, blandt dem mange antifacister. Så snart Mussolini havde afsluttet sin tale, som var i den sædvanlige stil, blev talerstolen en-

tret af en antifacist – Antonio Romeo, et navn jeg før havde mødt på det italienske socialistpartis kongres i Livorno, borgmesteren i Nizza di Sicilia, en ridder uden frygt og dadel.

Han svingede med en stor kæp og råbte med tordenstemme:

Hør her D'herrer sortskjorter!

Hvad vil I?

Vil I slås med ord?

Vi er beredt!

Vil I slås med kæppe?

Vi er beredt!

Vil I slås med revolvere?

Vi er beredt!

Og så hævdede han sin revolver og sigtede på Mussolini.

Jeg må indrømme, at Mussolini i dette tilfælde ikke viste tegn til frygt. Han råbte, at han var beredt til alt. Og mødet blev ikke blot dramatisk, det blev blodigt. To dræbte socialister og en dræbt facist blev båret bort fra valpladsen.

Mussolini forlod Messina – det Messina, som i sin tid havde oplevet en jordskælvskatastrofe, der måske savner sidestykke i historien – med en levende følelse af, at det ikke gik så let at erobre Italien for facismen. Han bestemte sig for at skabe en hel armé af bevæbnede facister for at gennemføre sin magterobring ved et kup.

Selv oplevede jeg at blive bevogtet af gendarmere dag og nat i de ni uger, jeg opholdt mig i Italien.

Facistpressen påstod, at jeg var kommet fra Odessa med en russisk båd – og millioner af rubler – for at anstifte oprør på Sicilien, og det gik til og med så vidt, at en avis på forsiden opfordrede facisterne til at myrde mig. Det skulle ske i en citronskov i nærheden af Messina. Men i denne situation kom en gendarm mig til hjælp, en underofficer, som i parentes bemærket er fotograferet sammen med undertegnede i bogen »Den røde ungdom i kamp og sejr« (1923). Han kørte mig i bil til en jernbanestation i nærheden af Messinastrædet og ledsagede mig derefter til Napoli og Rom, hvor prefekten gav mig 4 dage til »frivillig« at forlade kongeriget Italien.

Jeg oplevede hos det italienske folk de utroligste kontraster af godt og ondt, af skønt og hæsligt. En menneskelig verden af stilige typer, uforglemmelige mennesker indstillet på fremskridt og kultur, skinrende af skønhedsglæde, mennesker som var humane, og som drømte om et lykkeligt liv i sit »Bella Italia«.

Og på de nanden side sortskjorterne, mange af dem rovdyr i menneskeskikkelser, folk som efter sin mentalitet kunne have hørt hjemme i Dantes helvede, falske profeter som Mussolini med løfter om velstand og lykke i et stort og mægtigt romersk imperium – men som faldt på sine gerninger efter at have undertrykt og terroriseret sit eget og andre folk.

Arvid G. Hansen.

Praktisk samarbejde

De europæiske jernbanemænd som var samlede som det tyske jernbaneforbunds gæster under konferencen.



Som omtalt i den ledende artikel var tyske jernbanemænd indbydere til den i lederen omtalte konferencen.

Samtlige deltagere blev efter konferencen inviteret på en bustur rundt i Sydtykland, hvorunder gæsterne fik lejlighed til at beundre de meget skønne landskaber, der findes her.

Også en gren af den sociale forsg de tyske forbundsbaner yder de ansatte, fik vi lejlighed til

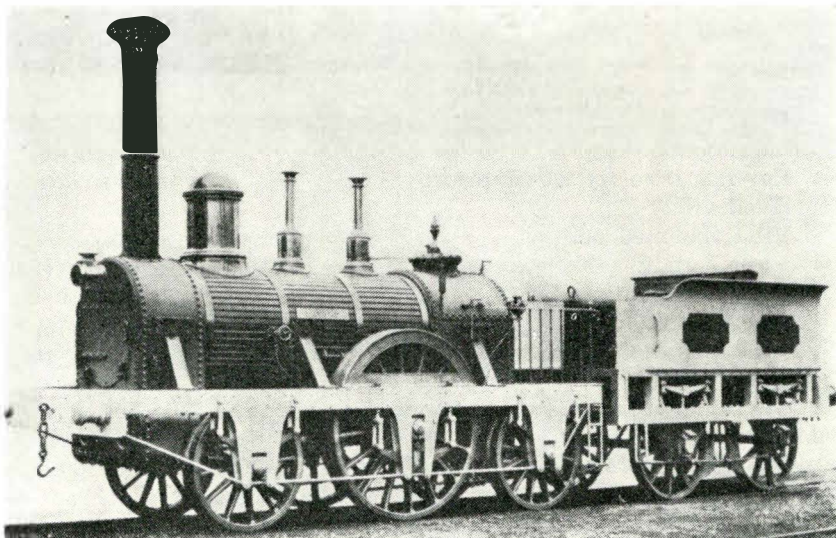
at se. I Bad Homburg findes et hospital, der udelukkende behandler patienter med gigt og andre indvendige sygdomme med de sidste nye midler indenfor lægevidenskaben.

Busturen sluttede på et andet feriehem, tyske jernbanemænd driver, og som ligger i nærheden af det berømte vintersportsted Garmisch-Partenkirchen i storslåede omgivelser med muligheder for spadsereture i omengnen.

Hvordan et tog bliver født



Tekst ved
Jørgen Petersen



Det første italienske damplokomotiv »Bayard«.

Hele den italienske jernbaneindustri's stolthed – el-lokomotiver, damplokomotiver, jernbanevogne og godsbanemateriel – tager sin først spæde begyndelse i Florenz på de Italienske Statsbaners planlægningskontor. Her overvåger 140 eksperter alle detaljer, gør forsøg med nye materialer og planlægger produktionen – og på basis heraf bygges jernbanemateriellet efter de forskellige landes særlige ønsker og behov.

Den umådelige række af overmennesker, der elsker at puste sig op, og som mangler ethvert gran af beskedenhed, kunne passende kigge lidt på togenes tilblivelse – den foregår uden trompetfanfarer og synlige ceremonier.

Det er kun de færreste, der har føling med et togs tilværelse – bortset fra overfladiske synsindtryk under dets fart gennem landskabet eller de korte ophold på stationerne. Heller ikke mange ved, hvordan toget ender sine dage, når det uden glæde eller skam rangeres på sin sidste rejse til ophugning – men om det vil vi måske fortælle Dem en anden gang.

Nu skal De høre, hvordan toget kommer til verden i Italien – og det adskiller sig måske noget fra, hvad vi kender herhjemme.

For få måneder siden kørte en model af det gamle tyske tog *Ludvig I* de 600 m fra Nürnberg til Fürth med en fart af 24 km/t. Det var i anledning af en højtidelighed til ære

for banens indvielse i 1835. Men kort før toget nåede ankomststationen blev det standset midt i en kurve, og det var derefter ikke i stand til at sætte sig i bevægelse igen. Det lille tog kunne kun forcere kurven, så længe det var i fart.

Normalt er vi ikke tilhængere af sammenligninger, men en gang imellem er de uundgåelige. Lad os derfor sammenligne *Ludvig I* med det italienske *Bayard*, der i 1839 kørte strækningen mellem Neapel og Portici. Det originale *Bayard* står på jernbanemuseet i Roms imponerende banegård, men i 1940 byggede man en kopi af det, som med en hastighed på 52 km/t gennemkørte en strækning på ca. 60 km gennem meget kurverigt terræn. Vi sammenligner ikke for at være uhøflige mod *Ludvig I*, men for at vise forskellen på de to gamle togmodellers ydelser. *Bayard* var rekonstrueret efter de originale tegninger på tegnebordene i Statsbanernes kontor i Florenz og var derfor teknisk korrekt i alle enkeltheder – en omstændighed der tydeligt viste sig i køreegenskaberne.

Alt rullende jernbanemateriel i Italien – lige fra de ældste »Kaffemaskiner og Thepotter« til de mest moderne el-tog – er blevet til på kontoret i Florenz.

Man tænker i almindelighed på Florenz som en perle i bygningskunstens historie, men der er absolut intet for øjet i de triste linier, der kendetegner planlægningskonto-

rets bygning – vil man se kunst er det helt andre steder, der kalder på interessen som f.eks. Dåbskapellet, Uffizier'ne og Boboli-haven for blot at nævne et lille udvalg! Men så meget mere er der gjort ud af det indvendige i teknisk henseende – her er virkelig tale om hjerne-center, der kommer al jernbaneteknik til gode. Her kastes lys over de mest utrolige detaljer, og her finder man en opfindsomhed, som kun de virkelig indviede i teknikkens mange mysterier forstår at værdsætte. Teknikkerne i denne bygning lever en tilværelse, som i nogen grad kan sammenlignes med en klostertilværelse. Det er mennesker, som har viet hele deres liv til teknisk grublen – og her hersker en stilhed, som ikke er ulig klosterets.

I denne atmosfære af teknisk fællesskab arbejder man med ethvert togteknisk problem, problemer der griber ind i hinanden og ideer, der kræver ustandselig fornyelse under den altoverskyggende lov om ansvarsfølelse. Dette arbejde er for de indviede ikke noget mysterium, men for os andre er det ikke langt fra at være det.

Man kan vel ikke kalde disse teknikere for digtere, men alligevel forekommer det den besøgende, at der er en egen poesi i tegnebordenes velordnede virvar, i tegningernes mangefarvede linier og i den stilfærdige samtale om konferencebordene.

Det var naturligvis også her, Ita-

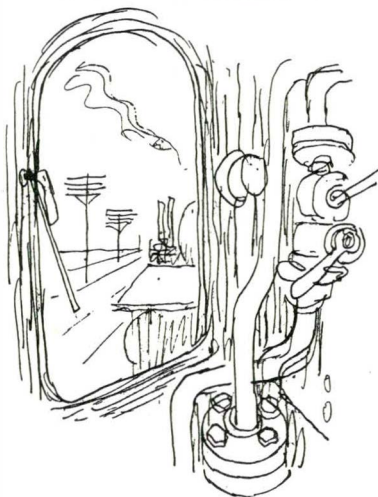
liens berømte damp tog – 691 – blev konstrueret i 1923. Det var et af de kraftigste lokomotiver i Europa og bør huskes, fordi det var lige på tærskelen til elektrificeringens tidsalder, det så dagens lys. Men elektrificeringen er stadig ikke afsluttet, og mange af disse 691'ere kører stadig på den italienske halvø. Når de endelig engang bliver helt fortrængt skyldes det vel i øvrigt også mere diesellokomotiverne end de elektriske.

Konstruktørerne af 691'eren var allerede i gang med nye opgaver, da det første elektriske lokomotiv dukkede op i billedet – og det var noget af et chok for disse gamle veltrænede lokomotivteknikere. Damplokomotivet var en levende organisme med hjerte og lunger, medens det elektriske lokomotiv var koldt og nøgternt som et urværk – romantikken var væk, og det har måske især på italienerne gjort et stærkt indtryk.

Men der var intet andet at gøre for planlægningskontoret end at følge med tiden og udviklingen. De gamle medarbejdere blev ikke afskediget, selv om de manglede erfaring i elektroteknik. De fik lov at arbejde sig ind på de nye problemer og lære de nye metoder – for specialisterne på de mekaniske områder, var overgangen ikke så følelig, fordi selve det mekaniske arbejde kun bød på små problemer i overgangsperioden.

Men selv om der ikke mere bygges damplokomotiver i Italien, kan man alligevel i et hjørne af konstruktionsafdelingen finde en tekniker, der arbejder med en tegning af et stempel, der udpræget hører til damplokomotivet. Det kan synes absurd på et tidspunkt, hvor man står over for at skulle interessere sig for atomkraft som togets drivkraft, men det er så langt fra at være det. Fremskridt gøres ikke alene af store geniers revolutionerende ideer, men også af den solide, beskedne intelligens, der kan fortsætte i de baner, der har bestemt udviklingen gennem årtier.

Frontruden



Amerikanske turisters interesse for Skandinavien

Lederne af svenske statsbaners rejsebureauer i udlandet, hvor banerne har repræsentation i London, Paris, Berlin, New York, Hamborg og København, har været samlet til den årlige konference i Stockholm, hvor man opgjorde resultatet af sæsonens rejseliv og udvekslede erfaringer. Der er solgt flest rejser fra Sverige til Tyskland i år. Englænderne interesserer sig i stærkere grad for rejser til Skandinavien. New York-kontoret, om hvilket svenske, norske og danske statsbaner er fælles, kan spore en betydelig større interesse, efter at man har gjort et fremstød med særlige billetter, omfattende også hotelbestilling – de såkaldte Easy Ways Tours. Man begyndte at sælge disse særbilletter i fjor i New York til rejser i Skandinavien, og rejsernes antal hertil er steget med over 30 pct., sammenlignet med i fjor.

De nordiske rundrejser for skandinaver bliver stadig mere populære, men for danskernes vedkommende spiller den svenske valuta ind, ligesom hotelpriserne i Sverige forekommer danske vel høje.

Jernbane-varelager på 650 mill. kr.

De nordiske landes statsbaner, Norges, Sveriges, Finlands og Danmarks ligger inde med meget store lagre af mange varegrupper til driften. Man regner med, at den samlede værdi af disse lagre andrager ca.

650 mill. kr. Et meget stort arbejde kræves for at holde rede på de mange hundrede numre i lagrenes varegrupper, så man stadig er a jour med bevægelserne i de forskellige grupper.

DSB tilrettelægger en særlig form for regnskab og opgørelse over disse lagre med henblik på elektronhjerne. I Sverige har man et lignende system med maskinel lageropgørelse.

El-baner går frem

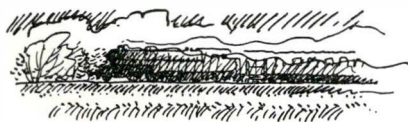
Det går stærkt fremad med elektrificering af de vesttyske forbundsbaner. Nu er ca. 3800 km banestrækninger under el-drift eller 12 pct. af det samlede skinnenet. Arbejdet med at omstille driftsformen er i fuld gang på endnu 1225 km banelinjer. Længere ude i fremtiden har man planlagt yderligere tusind km el-baner, som ventes fuldført i løbet af næste år. Udover det fastsatte program ventes det, at strækningen mellem Wiesbaden og Koblenz kan åbnes for el-drift allerede i indeværende år.

Elektron-stegning i svensk spisevogn

Sveriges statsbaner bygger fire nye buffetvogne,

De adskiller sig fra Sveriges øvrige restaurantvogne ved at have køkken i midten. Serveringsafdelingen i den ene ende har plads til 30 gæster, mens der i den anden ende er kupeer for anden klasse. Køkkenet er meget raffineret, og for første gang er en svensk restaurantvogn udstyret med dybfrysingsanlæg i ekstra stort køleskab og en elektronovn, som på ganske få minutter kan stege en wienerschnitzel. I serveringsafdelingen er stolene erstattet med sofaer, hvis sæder kan vippe i vejret, opvarmningen sker ved el-strøm og termostatreguleres. Der er luftkonditionering og i loftet indirekte belysning, hvis styrke kan reguleres efter behov. Vognenes bogier er de samme som på sovevogne og giver en rolig kørsel.

De nye svenske spisevogne vejer 52 tons, koster 600.000 sv. kroner, har plads til ialt 52 rejsende og har tanke til ialt 1600 liter vand.



Støjfri lydpotte

Professor ved Danmarks tekniske Højskole, dr. tekn. Eyvind Frederiksen, har beskæftiget sig med en støjfri lydpotte til DSB's nye MX-lokomotiver.

Ved eksperimenterne viste det sig, at der skulle en halv snes MX'er for at lave samme støj som en stor MY-maskine.

De pågældende lokomotiver fremstilles af det svenske firma Nydqvist og Holm, Trollhättan på licens fra General Motors.

»Ingeniørens Ugeblad« oplyser, at arbejdet med at fremstille en støjdæmpende lydpotte til MY-lokomotiverne vil blive fortsat på foranledning af DSB.

Efter forlydende er USA interesseret i den nye opfindelse.

En knallert, som ej magter
at lave helvedsstøj,
en svajer nok betragter
som barnelegetøj.
Der bores straks fra starten
i pottens stålskelet,
og så bliver larm og farten
som hos en rumraket.

Ved DSB fornøjer
en anden fikts ide,
jo mindre her man støjer
des bedre renomme.
At there is something rotten,
kan nok enhver forstå,
og derfor rumlepotten
bør ha' en mundkurv på.

Hvis man vil være ærlig,
i en mobil geshæft
bli'r det jo nok besværlig
at holde trit og kæft.
Vil det ej stimulere
rivalers skadefryd,
når potten ikke mere
kan finde ørenlyd.

Når nu moderniseres
vort pottemageri,
vil sagtens camoufleres
den kendingsmelodi,
som gerne fremme ville
et ret naturligt skøn:
»For meget at bestille
til en for lille løn«.

Mr. Skeptik.

Lygten blev slukket

I jernbanens første tid var togene som bekendt meget primitive og lidet behagelige i forhold til nutidens fine moderne komfortable tog, bl.a. måtte billetteringen foregå fra trinbrættet, som gik langs hele toget, og der var ingen toiletter i togene, så folk var altså nødsaget til at gå ud af toget og besørge deres nødtørft på stationerne, og toget ventede altid med at køre videre, indtil de rejsende

atter havde indtaget deres pladser, idet tiden og tempoet jo ikke var så forceret som i dag.

Et selskab, som havde været ude at more sig lidt i Århus, var en mørk efterårsaften på vej hjem med Grenåbanen, og en mand måtte ud ved Løgten station for at forrette et mindre ærinde.

Toget tøffede videre gennem det mørke landskab, og da det lidt senere standsede ved en anden station, spurgte en af mændene den førstnævnte, hvor langt de nu var nået, og denne sagde: »Nu skal jeg se efter«, idet han trak vinduet i døren ned ved hjælp af remmen, stak hovedet ud, og vendte sig et øjeblik efter om og sagde: »Mørke«.

»Ja, det tænkte jeg nok«, lød det fra den anden, »for du har jo p i Lygten«.

Hvorvidt denne tildragelse, som er bleven mig fortalt, er en realitet eller en skrøne, skal jeg lade være usagt, men begge muligheder foreligger.

O. Bøye.

Spanske eksprestog med 50 km i timen!

*Både nogle af Europas eleganteste tog og
nogle af de ældste*

Spaniens statsbaner, RENFEE, som betyder Red Nacional de los Ferrocarriles Espanoles, er en mærkelig blanding af moderne og ældgammelt. Landet er for mange blevet et eftertragtet turistmål på grund af den valutariske stilling og de fremmede får syn for sagen med hensyn til jernbanemateriellet i Francos land.

Jernbanernes sporvidde dernede er jo også noget for sig, nemlig 1674 mm, og dampdrift er stadig den fremherskende. Hvis man kigger i spanske togplaner, vil man til sin overraskelse opdage, at selv eksprestog ofte kun har en gennemsnitsfart på 50 km i timen. Dette skyldes dog, at landet er meget bjergfyldt, og at banelinjerne ofte kommer ud for store stigninger. Til gengæld har de rejsende god lejlighed til at nyde udsigten, når eksprestogets fart ikke er stærkere. Strækningen Malaga-Cordoba, som er på 194 km, gennemkøres således på ikke mindre end fire timer og 50 minutter.

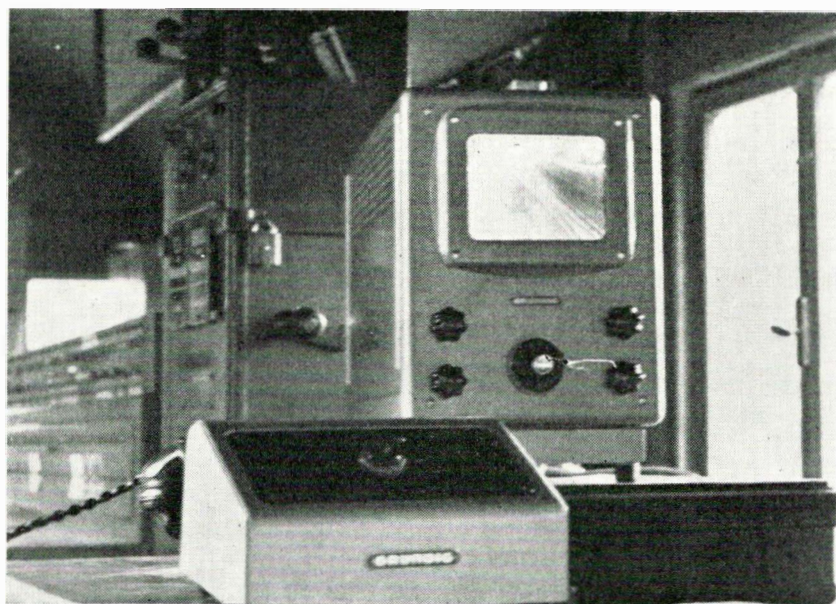
Blandt det moderne materiel i Spanien er de kendte letmetal-talgotog med lavt akseltryk, som i nogen grad har dannet forbillede for de tilsvarende amerikanske letmetaltog, der i de seneste år er blevet indført af flere jernbaneselskaber i USA. Disse tog er meget elegante i linjerne, og man viderefører dem nu i spanske diesellok på 1600 hk. Maskinerne er sølvgrå som bundfarve og med grønne længdestriber, som går ned i en elegant dekoration fortil.

De spanske statsbaners vognmateriel lader ikke så lidt tilbage at ønske, set med vore øjne. Der findes tre klasser, hvoraf 1. klasse kan gå an. Anden klasse er meget spartansk udstyret, og tredje klasse skal være sådan, at man fraråder godt vante skandinaver at driste sig ind på denne klasse. På sidebaner og i rangertjenesten anvendes lokomotiver af en type, andre landes jernbaner forlængst har bragt på museum.



Radiosamtale- anlæg på lokomotiver

Tyske Forbundsbaner har bl.a. installeret radiosamtaleanlæg på lokomotiver, som anvendes til skydelokomotiver på de såkaldte »skydestrækninger«, og vi ser her ovenfor lokomotivføreren på skydelokomotivet henvende sig tjenestelederen på afgangsstationen over radioanlægget, idet han melder »Giv agt, skydelokomotiv til tog 9114 klar«! Tjenestelederen besvarer meddelelsen med »Forstået«. Føreren af toglokomotivet giver efter aggangssignal meddelelse til skydelokomotivets fører om at give agt på afgang. En 8 sekunder lang tone over radioanlægget fra toglokomotivet er signal til skyde-



lokomotivet, og begge begynder derpå at trække henholdsvis at skyde på toget. Under kørslen kan ordren fra toglokomotivet lyde på »hurtigere«, »langsommere« eller »holdt«. Over en særlig kanal kan man fra begge lokomotiver stå i forbindelse med tjenestelederen i kommandoposten. Samtlige radioanlæg har 6 sendekanaler, som man kan indstille på.

Øverst: Anlægget på et lokomotiv.

I midten: Anlægget i en kommandopost.

Nederst: Strækningsafsnittet kan følges gennem fjernsynsapparat.

Til vore amatører!

Kunstnere, alle arter, musikere, sangere, filatelister, folkedansere, fotografer, esperantister, bridgespillere og skakspillere vil vi gerne gøre opmærksom på det, som vor internationale, kulturelle organisation F. I. S. A. I. C. og dertil sluttede landsforeninger har planlagt at arrangere i de kommende år 1961-65. Vi skulle jo gerne deltage i det mest mulige, idet vore amatører står på højde med andre landes. -- Men det er ligesom om, at de går og putter

sig med deres kunnen, eller mener, at det kun er til egen fornøjelse. Tro ikke det, for alt har sit publikum. Alene ved jernbanepersonalets internationale kunstudstilling i Budapest sidste år var der over 10 000 besøgende, ligeledes ved fotoudstillingen i Wien. Ved musikstævnet i Nancy, Frankrig, hyldede mindst 100 000 10 landes jernbaneorkestres præstationer. I de nævnte har Danmark deltaget. -- Men vi må have flere med. Vi må også kunne repræsenteres ved filatelitidstillingerne, folklorefestival, folkedans, sangstævner m.m. Herunder plan for de kommende arrangementer.

	1961	1962	1963	1964	1965
Fotoudstilling og konkurrence	Holland (sept.)	Tyskland		Italien	Frankrig
Kunstudstilling og konkurrence		Finland	Frankrig	Schweitz	Tyskland
Bridgeturnering	Sverige			Frankrig	
Filateliudstilling	Frankrig	Østrig	Italien	Tyskland	Schweitz
Udstilling for modellører og bricoleurs			Tyskland		
Sangfestival				Østrig	
Musikfestival		Frankrig			Frankrig
Folklorefestival, folkedans				Frankrig	
Jernbane-esperantistkongresser	Spanien	Ungarn	England	Belgien	
Skakturnering nordisk: international		Bulgarien internat.	nordisk		

Alle nærmere oplysninger kan fås hos Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Hobbyafde-

ling ved: John. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus.



Opmærksomhed frabedes

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

J. C. Jacobsen, lokomotivfører, Tønder.

Århus afdeling

Udflugt afholdes den 7. september 1961. Turen går til Sønderborg-Flensborg og derfra til kroen Zur-Krone, hvor der spises middag.

Afgang Århus H 8.37. Hjemkomst 0.03.

Pensionister som ønsker at deltage i turen, der koster 25 kr. pr. par, kan tilmelde sig på tlf. 57719 inden den 26. august 1961.

Festudvalget.

Lokomotivførernes Sangforening Gb-Hgl.

Sommerudflugten afholdes den 30. august 1961.

Mødested Hovedbanegården ved Hillerødtoget, afg. 15.19. Vi stiger af i Holte, sejler derfra til Fiskebæk, hvor vi på hotel Fiskebæk gå ind til det store kolde bord. Hertil serveres 1 snaps, 1 øl, efter spisningen mocca. Pris pr. deltager 24 kr.

Indtegning kan også ske på tlf. Valby 5831, Aage Hansen. Indtegningen slutter d. 26 august kl. 12.00.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-8-61.

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. Søndergaard, Århus, i Århus.

Uansøgt forflyttelse pr. 1-8-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
E. Seitzberg, Fåborg, til Fredericia.
H. B. Pedersen (med ophør af hvervet som depotfor-
stander) Fåborg, til Fredericia.

Overgået til stilling som signalmontør pr. 1-8-61.
Elektrofører (10. lkl.):
P. J. Andersen, Enghave, signalvæsenets værksted og
lager, Vanløse.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):
O. G. D. Larsen, R. af D., Padborg, er afskediget efter
ansøgning på grund af alder med pension (30-9-61).
J. M. Andersen, Fåborg, er afskediget efter ansøgning
på grund af alder med pension (31-10-61).

Lokomotivfører (12. lkl.):
F. F. Rysz, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på
grund af alder med pension (31-10-61).

Dødsfald blandt pensionister.

Lokomotivfører:
Henry Marius Pilgaard Nielsen, Århus, er afgået ved
døden d. 1-8-61.

T. J. Ohms, Kaserneboulevard 7, 2., Århus, er afgået
ved døden.

J. H. Sørensen, Norgesgade 56, Esbjerg, er afgået ved
døden.

H. J. Poulsen, Esbjerg, er afgået ved døden.

Elektrofører:

A. V. Holst, Frb. Bredegade 7, 2. th., København F. er
afgået ved døden.

Adressefortegnelse

Hovedbestyrelsen

Lokomotivfører:
E. Greve Petersen (formand).
Strødamvej 26, 1. tv., Kbhvn. Ø. Tlf. Ryvang 8058.
S. Suneson (næstformand).
Steins Plads 6 st., Kbhvn. Valby. Tlf. 30 10 77.
K. B. Knudsen (sekretær).
Smaragdvej 4, Herlev. Tlf. 94 08 16.
G. A. Rasmussen, (hovedkasserer).
Krusågade 26, 2., Kbhvn. V. Tlf. Hilda 1152.
N. V. Ø. Jensen.
Lundtoftgade 86, 2. tv., Kbhvn. N. Tlf. Ta 7122x.

S. A. Rasmussen.
Indre Ringvej 13, 4. Fredericia. Tlf. Fredericia 1536.
E. Tandrup.
Ølbyvej 40, 2. tv., Struer. Tlf. Ty 50612.
N. P. Røggilds.
Teglværks Allé 7, 2. th., Ålborg. Tlf. 2 00 77.
Lokomotivfyrbøder:
K. Ravn.
Esthersvej 47, 3. th., Hellerup. Tlf. Helrup 2073x.
A. Højsgaard.
»Rødby«, Rosilde mark, Lamdrup.
M. K. Nielsen.
Tjørnevej 7, 2. th., Padborg.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Københavns Godsbanegård	Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Telf. Asta 3093.	Lokomotivfyrbøder K. Ravn, Esthersvej 47, 3. th., Hellerup. Telf. Helrup 2073 x.
Helgoland	Lokomotivfører H. Fønnesbæk Hansen, Kongshaven 22, Valby. Tlf. 30 37 44.	Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtofte- gade 86, 2. tv., København N. Telf. Taga 7122 x.
Enghave	Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30, 4. tv., København NV. Telf. Ægir 9744.	Elektrofører H. B. Henningsen, Michael Be- ringsvang 1, st., Hvidovre.
Roskilde	Lokomotivfører Egon D. Hansen, J. P. Han- sensvej 14.	Lokomotivfyrbøder E. W. Pedersen, Fælledvej 24 b, st. th.
Helsingør	Lokomotivfører R. S. Holm, Ydonsvej 12 D.	Lokomotivfyrbøder A. B. Hansen, Sct. Annæ- gade 53 A 1.
Hillerød	Lokomotivfører S. A. Botling, Skovgærdet 25 1.	
Næstved	Lokomotivfører O. E. Søltoft, Rosenvej 3 st.	Lokomotivfyrbøder J. Voltzmann, Erantisvej 1 D 2, tv.
Gedser Nykøbing F.	Lokomotivfyrbøder K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsensgade 11, Nykøbing F. Lokomotivfører H. J. Jørgensen, Enigheds- vej 8.	Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Lang- gade 8 a.
Kalundborg	Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
Slagelse	Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15, 1. th.	Lokomotivfyrbøder H. Klørup Christensen, Valbyvej 40.
Korsør	Lokomotivfører E. P. R. Jensen, Lindealle 52,1.	Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasan- stien 1, 1. th.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Nyborg	Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25.	Lokomotivfører N. T. Christensen, Provst Hjorthsvej 2.
Odense Fåborg Svendborg	Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1., Odense. Tlf. 11 59 09. Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.	Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
Fredericia Vejde Kolding Lunderskov	Lokomotivfører S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4., tlf. 1536. Lokomotivfører Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande. Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.	Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st.
Padborg Abenrå Haderslev Tinglev	Lokomotivfører H. Ørnstrøm, Haralddalsvej 2. Tlf. 046 73 217. Lokomotivfører H. P. Møller, DSB maskindepot. Lokomotivfører Ejnar Nielsen, Ribe Landevej 66. Tlf. 045 24266. Lokomotivfører H. Jessen, Birkevej.	Lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7 ² .
Sønderborg	Lokomotivfører R. U. Andersen, Frihedsalle 31,1.	Lokomotivfører P. A. Overgård, Gartnervænget 9, st.
Tønder	Lokomotivfører J. P. Møller Jensen, Jernbanegade 16.	Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.
Esbjerg Skjern	Lokomotivfører C. M. Clausen, Storegade 73, telf. 4642. Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pilealle 20.	Lokomotivfører H. M. Barlo, Østergade 53, II. th.
Struer Thisted	Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50. Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.	Lokomotivfyrbøder K. R. Christensen, Ringgade 152.
Frederikshavn	Lokomotivfører L. E. Larsen, Lundevej 14.	Lokomotivfyrbøder A. T. Larsen, Vinkelvej 7 st.
Alborg	Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværksalle 7, 2. th. Telf. 2 00 77.	Lokomotivfyrbøder B. C. V. Kruse, Vendsyselgade 24, 3.
Randers Langå	Lokomotivfyrbøder N. G. P. Andersen, Valdemarsvej 11, Kristrup, Randers. Lokomotivfører J. A. Pedersen, Vestergade 16.	Lokomotivfører J. V. Jensen, Hans Bojes Alle 24, st.
Århus Horsens Skanderborg	Lokomotivfører E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3. Telf. 2 95 46. Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsensgade 11, 4. Lokomotivfører E. Bondrup, Skanderupgade 26.	Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20.
Viborg	Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	Lokomotivfyrbøder Ib Jørgensen Klostersvænget 17.
Brande Silkeborg	Lokomotivfører H. H. A. Christensen, Blichersvej 29, 2. Lokomotivfører J. K. Bentsen, Rolighedsvej 3, 1.	Lokomotivfører H. C. Hansen, Ørbækvej 2.
Herning	Lokomotivfører Aage Lauritsen, Gl Kirkevej 19, 1. tv.	Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.

VEJLE

BERTEL NIELSEN & HAAHR

Aktieselskab

NORDKAJEN - VEJLE - TELF. * 34 68

KUL - KOKS - BRIKETTER

Forhandling af Caltex olier

ESBJERG



Værksted: NIELS JUELSGADE 2 - TLF. 559

Privat: P. GYDESVEJ 71 - TLF. 6475
ESBJERG

HORSENS

Telefon HORSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvebakker

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 pr. Hjortshøj
Tlf. Todbjerg 133 kalde-nr. 9 8611

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

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

^A/_S Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

**DE FORENEDE
KULIMPORTØRER**

C. 211 HOLMENS KANAL 5 **C. 211**
KØBENHAVN K

J. B. Schilder

Nørregade 7 - Kbhv. K. - Central 2058

Uniforms-Skrædderi - Målkonfektion



SØNDERBORG

Blikkenslager - Centralvarme - Oliefy - Sanitet

Aut. Gas- og Vandmester

PAUL MÜLLER

v/ Reinhard Müller

Løkken 14, Sønderborg . Telf. 22768

NU SOM FØR

MØBLER

fra

Central-Møbellager

Æblegade 2-5 - Sønderborg - Telf. 219 24

STRUER

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

Anbefaler alt
i moderne
blomsterbinderi

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



STRUER . Tlf. 119

FREDERICIA

BLICON

Blikkenslager

Gas - Vand - Sanitet - Oliefy
og centralvarme

Fredericia - Tlf. 97

NYKØBING F.

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8, Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefy

Vand - Sanitet

Carl Møller

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

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

Alt bygningsarbejde
udføres

Ewald Andersen ^A/_S

Tømrer -

murer - entreprenør

ingeniørfirma

Nykøbing F. - Telefon 85 08 73

**Thomas Hansen's
Bageri**

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

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales

Gustav Jensen

L. A. Jørgensen, Lørgårsvvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002, København S

MARIBO

K. C. DUE

Telefon Maribo 277

Autoriseret

elektro installatør

RANDERS

Satega

Maskin- og Metalvarefabrik

Telefon Randers 7000

NAKSKOV

JOHN SØRENSEN

Statsaut. elektro-installatør

Reparationsværksted for

el-motorer

Nakskov - Telefon 178

AARHUS



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 2 11 44

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn

Særlig udstyr for hjemme service

Alf Lundekeing
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF. 358 74

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
Haandskomager - Sko modtages til farvning
Spee.: Dame-luxusforsaaing - TLF. 6 53 67

Medlemmerne anbefales

v/ H. P. Rasmussen

BAGERFORRETNINGEN

Læssøgade 29 - Tlf. Aarhus 2 56 13

Fotoarbejde - Fotoartikler - Hurtig fremkaldelse af film

CENTRAL KIOSKEN

hj. af Frichsvej og Chr. Winthersvej - Aabyhøj - Telf. 5 74 74



SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde

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

AARHUS-HERNING CADMIERINGSANSTALT

v/ Charles Nielsen

Aarhus:
Nørreport 20
Tlf. 2 32 22

Omg. levering, evt.
fra dag til dag

Herning:
Lundgaard pr. Herning
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 %

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

BERNINA symaskine

- det fuldenkte schweizer produkt

Bruungsgade 51 - Aarhus
Telefon 3 31 21

S. Møller Christensen %

Papir en gros

Aarhus - Telefon 2 14 33

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

- jeg sætter kulør på Deres tilværelse

Malermester PEDERSEN

TELEFON 30585 - AARHUS

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

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Spis mere OST,

ring så kommer Fællesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

Svenn Høj

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøttefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Kalundborg

Fællesbageri

NYBORG

Besøg Hotel NYBORG STRAND

Nyborg · Telefon 112

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

ODENSE

BANZON

Maskinentreprice - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder

AARHUS

De er på rette spor,

når De handler hos -

Postordre portofrit
over hele landet

ILLUSTRA FOTO

St. Billes Torv 20
Tlf. Aarhus 67366