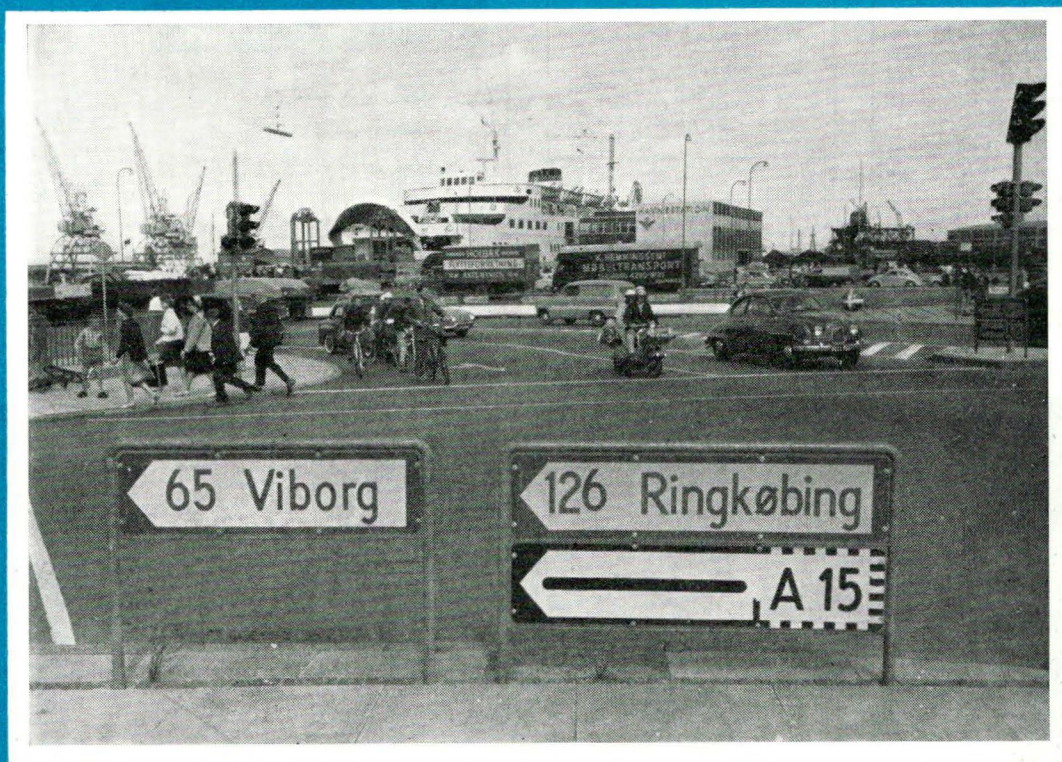


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 19 . 5. OKTBR. 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

AABYHØJ

Kjeldsens Køreskole
m/ Volvo Amazone

Tausvej 98 - Aabyhøj
Telefon 5 52 26

Chokoladeforretningen
»HAWAII«

Stort udvalg i
★ gaveæsker i alle prislæg ★
Silkeborgvej 232 - Ernst Wæhling
Telefon 5 61 24

Til enhver lejlighed
TAPET - MALERVARER
og **TÆPPER fra**
AABYHØJ TAPET
OG FARVE

Silkeborgvej 230 - Tlf. 5 71 23

KOLDING

PENSION OG KURSTEDET
»BELLA VISTA« Kolding

FERIE - WEEKEND - REKREATION

Hyggelige værelser og opholdsstue
1. kl.s køkken (også diæt)
Ring eller skriv efter brochure
Kolding, tlf. 191

Fridtjof Christensen
Martha Christensen, sygeplejerske

HØJBJERG

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

Centralværkstedernes Marketenderi

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

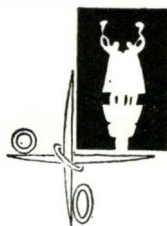
Driftsudvalget.

VARDE

Vardeegnens Ungdomsskole - Varde - Telf. 1193

Skole for unge piger maj-okt. og unge mænd nov.-april. Almindelige skolefag. (Særhold for ordblinde). Plan tilsendes gerne.

Gunver og Frede Nielsen



Man lægger mærke til
det store udvalg:

dame- og herrekonfektion,
kjoler,
teenage- og juniorbeklædning
pige- og drengetøj
dame- og herrelingeri
til populære priser

TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75
Stengade 37, Helsingør
Gøernes Gård, Næstved

- det store
magasin
for tøj

NYHEDER
UNDERHOLDNING
OPLYSNING

- LIGEMEGET HVOR DE BEFINDER DEM ...

En transistorradio forkorter rejsetiden, den bringer Dem de sidste, vigtige nyheder, den giver Dem musik og underholdning, som De ellers måtte gå glip af, fordi De ikke var hjemme. HELLESENS transistorbatterier er en kraftkilde, som giver fuldent gængivelse og driftssikkerhed. Hellekens transistorbatterier er kendt for deres høje og ensartede kvalitet, der giver det store antal brugstimer.





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 19 - 61. ÅRGANG

5. OKTOBER 1961



Indhold:

Medens et udvalg arbejder	291
Fællesorganisationen D.S.B.	292
En god start	292
Jernbanens folk	293
Fra medlemskredsen	294
Hatten af for lokoførerne	296
Held i uheld	296
Dansk Jernbane-Klub	297
Elektrificering i Tyskland til 1 milliard mark	297
Sveriges jernbaner skal styres fra 12 centraler	298
Jernbane kæmper med frost, tøj og rotter	299
Folkedansere!	299
Landsoplysningsudvalget	299
Under DLF	299
Personalia	299
Medlemslisten	200

Forsidebillede:

Havnestation i Aarhus
(Hurtigruten Kalundborg-Aarhus).



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Medens et udvalg arbejder

Da generaldirektoratet under 22. november 1960 gav meddelelse om, at det var besluttet at nedsætte et udvalg til undersøgelse af spørgsmålet vedrørende rekruttering og uddannelse med mere af lokomotivpersonalet, kunne vi kun – som tilfældet var i DLT nr. 23 af 5. december s.å. – hilse dette initiativ med tilfredshed. Det lå i sagens natur, at de nugældende uddannelsesbetingelser og hvad der iverigt hører til lokomotivmandens ansættelsesvilkår måtte føres à jour i takt med udviklingen indenfor trækraftområdet, ligesom spørgsmålet om antagelse af aspiranter, som ikke har fundet sted siden 1955, måtte gøres til genstand for drøftelse mellem administrationen og organisationen.

Dette udvalgsarbejde har nu stået på i snart 1 år, og selvom enhver indenfor udvalget bestræber sig for at få det tilendebragt snarest muligt, er der selvsagt mange detailspørgsmål, som skal gennemarbejdes og som kræver en rum tid. Ud fra det, der af og til, tilgår hovedbestyrelsen i protestskrivelser og lignende, fordi man ude omkring har fået opfattelsen af, at ikke alt hvad udvalget beskæftiger sig med og måske bliver enige om vil passe samtlige lokomotivmænd, vil det måske være formålstjenligt med en oplysning om, at et udvalg foruden den nødvendige tid også må have arbejdsro. Et udvalgsarbejde kan nu en gang ikke offentliggøres, før betænkningen foreligger, og det nytter derfor ikke, at man stadig mener det berettiget, at der tilgår afdelingerne oplysning om, hvilke resultater man er nået til på det ene eller andet stadie af arbejdet. For den store part af lokomotivmænd gør denne opfattelse sig utvivlsomt også gældende, og der er næppe heller ingen, der kan være i tvivl om, at skal vi nå frem til et også for vort vedkommende acceptabelt resultat, skal hele problemet behandles fra bunden, og alle vore kategoriers tjenstlige forhold med videre skal gennemdrøftes.

Og det er den fremgangsmåde »Lokomotivmandsudvalget« har anvendt, og for vore medlemmer kan dette kun være tilfredsstillende. Vi er vel vidende om, at tidspunktet for antagelse af nye aspiranter er nær forstående, men det ville naturligvis være ukorrekt at antage personale, i en periode hvor gamle uddannelsesregler er ude af kraft, fordi de ikke svarer til fremtidens krav til lokomotivmændene, og hvor vi står foran afslutningen af et udvalgsarbejde, der skal danne grundlag for de nye.

Ved en omtale af dette emne er der også grund til at pege på vort tilhørsforhold til Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, og hermed Fællesorganisationen D.S.B., med hvem samarbejdet har været stærkt påkrævet. Men ligesom vor organisation har ønsket den gerne ser gennemført, har fællesorganisationen naturligvis tilsvarende hensyn til sine medlemmer, hvilket kræver tilpasning og dermed en passende resignation fra begge sider.

På samme måde som altid har været anvendt fra hovedbestyrelsens side, skal medlemmerne blive orienteret, når der foreligger et endeligt resultat fra lokomotivmandsudvalget, og medens vi gerne modtager ideer og forslag fra vor medlemskreds,

Japansk tog skal køre med 250 km/t

Japan ligger så langt borte, at man sjældent hører noget om dette lands jernbanedrift, men vi er nu i stand til at fortælle lidt om den senere tids udvikling derovre. Japans statsbaner – JNR – har ialt 20.000 km bane-strækning, hvoraf langt den største del stadig har smalspor. I forhold til trafiktæthed og passagerantal ligger Japan langt i spidsen af verdens jernbanelande, til trods for smalsporet. I 1872 blev en sådan bane som den første anlagt mellem Tokio og Yokohama.

Banernes 4500 damplok skal i årene indtil 1975, hvor der er planlagt et stort moderniseringsprogram, erstattes for en stor dels vedkommende med elektro- og dieseldrift, og man har valgt at gå over til lettere motor-tog på de stærkest belastede strækninger.

For tiden er 2400 km af de 20.000 under el-drift, og der køres hovedsagelig på 1500 V jævnstrøm, mens man ved den fremtidige elektrificering vil gå over til 2000 V vekselstrøm. Banerne råder over 750 el-lok, men i 1975 vil der være anskaffet ikke mindre end 2330 motorvogne. Mellem Tokio og Osaka, en af de mest befærdede baner, kører daglig 120 el-tog i hver retning, og på denne strækning, hvor der er normalt dobbeltspor har man opnået en gennemsnitsfart på 160 km i timen.

Man har nu under bygning to nye dobbeltspor af normal vidde mellem Tokio og Osaka, som skal være færdig i 1964, og man håber på denne strækning at komme op på en toghastighed af 250 km/t. Driften her skal gennemføres på 50 Hz vekselstrøm. I det hele taget vil Japans jernbaner i stor udstrækning gå over til el-drift, men også diesel vinder stærkt frem i det fjerne land, og efter moderniseringsplanen vil Japan i 1975 have 2600 diesellokomotiver og 600 lettere motorvogne, ligeledes med dieseldrift.

må vi til gengæld beklage ikke at kunne svare på de mange stillede spørgsmål angående eventuelle resultater under udvalgsarbejdet, thi dette kan ikke foreligge, før betænkningen er udarbejdet og står om et samlet udtryk for, hvad udvalgsmedlemmerne har kunnet opnå enighed om.

Fællesorganisationen D.S.B.

I dagene 3. og 4. oktober afholdt Fællesorganisationen D.S.B. sit ordinære delegeretmøde i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København. Formand Hjalmar Jensen aflagde en time-lang beretning om organisationens virksomhed i de 3 år og kom blandt andet herunder ind på den sidste overenskomstsituation, hvorfra han betegnede resultaterne som tilfredsstillende, selvom der – som han udtrykte det – var visse skønhedsfejl, der ikke blev rettet. Formanden og mødet beskæftigede sig ret indgående med de fremtidige ansættelsesforhold og den usikkerhed der på nuværende tidspunkt prægede værkstedsarbejdernes udsigter til at bevare tjenestemandsstillingen. Også arbejdet i lokomotivmandsudvalget var genstand for en grundig drøftelse, og det der i denne forbindelse optog de delegerede var lokomotivmændenes eventuelle anvendelse i remisernes værksteder udover aspiranttiden. Der var dog almindelig enighed om, at forhandlingerne skulle føres videre og søgt afsluttet med et for begge organisationer akseptabelt resultat.

Som formand genvalgte med akklamation Hjalmar Jensen, der imidlertid på grund af alder ønsker at trække sig tilbage med udgangen af 1962. Mødet besluttede derfor allerede nu at udpege Hjalmar Jensens efterfølger, og hertil valgtes maskinarbejder Hans Jensen, Århus, med 29 stemmer mod maler Bjarne Christiansen, København, der fik 27 stemmer. Som næstformand valgtes maskinarbejder Leif Lantow, København, og som sekretær Svend Nielsen, ligeledes København.

Mødet behandlede iøvrigt en del ændringsforslag til love, som bevirkede, at medens organisationens kontor hidtidig skulle have sæde i København, nu kan flyttes til andre byer, hvor der findes medlemmer. Det blev samtidig besluttet at forhøje kontingentet og nedsætte et udvalg til undersøgelse af en omorganisering af organisationen, hvori samtlige fag indenfor centralværkstederne er repræsenteret, uanset om de tilhører de faglærtes eller ufaglærtes gruppe.

En god start

Hovedbestyrelsens lille tryksag om feriehemmets ombygning og opfordring til vore medlemmer om ny andelstegning er i almindelighed blevet vel modtaget ude i medlemskredsen såvel blandt de aktive som passive. Allerede få dage efter brochurens afsendelse kunne vi notere cirka 90 nye andele. Et glædeligt og opmuntrende resultat ogå fordi en del af vore pensionister har ønsket at være med.

Jernbanens folk

Som det sikkert er læserne bekendt, var der for nogen tid siden en udsendelse i fjernsynet, der hed jernbanens folk, nemlig en dokumentarfilm fra Canada, og denne gode udsendelse blev uden tvivl set og hørt af mange jernbanefolk, men da nogle, nemlig de, der havde tjeneste på det tidspunkt, udsendelsen fandt sted, og de, der ikke har fjernsyn, ikke har haft fornøjelsen at se denne film, vil jeg hermed tillade mig at fortælle lidt om den.

Den første jernbane der blev bygget tværs igennem landet fra Atlanterhavskysten til Stillehavskysten, var fra Montreal til Vancouver, og den drives af det store jernbaneselskab Canadian Pacific Railway Company, og det tager 3 døgn for togene at gennemløbe denne strækning, hvoraf filmen kun viste optagelser fra en lille del af strækningen, nemlig de naturskønne områder omkring byerne Ramloops, Revelstoke og Field, hvor banen bl.a. passerer et pas og Bæverdalen, og i horisonten ses den imponerende snedækkede bjergkæde Rocky Mountains.

I Revelstoke arbejder halvdelen af byens befolkning ved jernbanen, og en af de vigtigste personer er urmageren, der sørger for at alle banens mange ure går præcist, og med korte mellemrum får alle banefolkene deres ure efterset og reguleret, for på jernbanen gælder kun en tid, den rigtige.

Togføreren kigger på uret, og præcis på klokkeslettet giver han afgang, og den stoute lokofører med piben i mundkrogen lirker ved kontrolløren på det store diesel-elektriske loko, der ganske langsomt sætter sig i bevægelse, men inden længe ser man den lange togstamme fare afsted med fuld fart gennem det snedækkede landskab, idet filmen er optaget ved vintertide.

Størstedelen af linjen er enkeltsporet med vige-spør for hver 8-10 km. Overalt ligger der sne på og ved linjen i store mængder, og udsigten gennem frontruden er fænomenal smuk. Store snepuder hænger på granernes grene og er lige ved at tynde disse til jorden. Telegrafpælene er også dækket af et tykt lag sne, og hver dag - mellem togene - må sneen rages ned fra disse af en patrulje på en motortrolje, idet en mand med en lang stang gør dette enten direkte fra troljen eller ved at kravle op i pælene, ellers risikerer pælene at knække under den store snevægt. Der falder 16-17 meter sne om året, og det er et mægtig arbejde at holde sporet farbart. Hver patrulje har 60 km linje at passe og kaldes i filmen for jernbanens nomader, når den kommer på troljen med sneen hvirvlende omkring sig.

Man ser interiør fra en station, hvorfra der er 60 km til den nærmeste by, og her er hele befolkningen som en stor familie, der deler hinandens glæder og sorger, f.eks. en barnefødsel, og telefonaflytning betragtes her som ganske naturligt. Man ser en telefonsamtale, hvorefter en seddel bliver skrevet, og denne fæstes til en bøjle, og en mand står på perronen og rækker den op til et gennem-

kørende tog, idet lokoføreren stikker sin arm ind i bøjlen, akkurat som man ser det herhjemme.

Der findes automatiske bloksignaler, som får elkraften fra akkumulatorbatterier, som må fyldes op og efterses regelmæssigt. Man ser en af banens ældste folk spænde en skinnebolt med en mægtig skruenøgle, og det siges, at på den del af den lange strækning, han passer, kører togene bedst, men han har også mange års erfaring i sit job.

Ligesom herhjemme har persontogene første prioritet, og man ser et langt godstog med åbne tømmervogne og lukkede vogne og med en maskine af en lidt anden type både foran og bagpå toget stoppe op ved enden af et vigespor, efter at meldingerne om dette togs og et modgående persontogs kørsel har passeret de forskellige banefolk, og de mange sikkerhedsforanstaltninger er truffet, og kort efter kommer den store ekspres drønende forbi med sneen hvirvlende omkring sig. Derefter skifter en mand sporet, og godstoget sætter sig langsomt i bevægelse.

På en særlig udsat del af strækningen er der foretaget en 2 km overbygning af denne for at beskytte mod fjeldskred. Man ser en mand, som 6 gange om dagen går en bestemt strækning igennem for at undersøge, om nedfaldne klippestykker og væltede træer er til hindring for kørslen, og man ser snekastere i arbejde med skovlen.

Man ser snestormens rasen og hører dens hulen, så man er lige ved at få kuldegysninger. Et pludseligt isslag, som man dog ikke ser på filmen, men det bliver omtalt, betyder mand af hus for jernbanefolkene, der er rede til udrykning på alle tider af døgnet, for store værdier står på spil, bl.a. skal der reddes telegrafpæle og -tråde fra isens tyngen. Medens snestormen raser, kommer et tog alligevel farende gennem mørket, og snefnuggene ses dansende i lyskeglen, og de rejsende hygger sig enten i magelige stole eller i den hyggelige spisevogn ved et festligt dækket bord.

Det eneste tegn på civilisation i disse øde egne, hvor der tilsyneladende ingen veje findes, er jernbanen, hvor togene kører efter planen, og passagererne vil være hjemme til tiden.

Man får respekt for disse barske og hårdføre jernbanemænd, der uden at skele til arbejdsdagens længde og hjemmelivets behageligheder kæmper mod snestormen i disse uvejsomme bjerge i samfundets tjeneste.

Filmene, der er produceret af National Film Board of Canada, varer i 20 minutter og er meget spændende fra begyndelse til ende, og enhver jernbanemand og jernbaneven kan kun fryde sig over synet af en sådan film, og man ønsker, at der snart igen må komme mere af denne slags. Efter min mening savnede man kun en ting i filmen, og det var synet af en af skinnevejenes stolte majestæter, nemlig damplokoet, idet samtlige loko på filmen var motorloko.

O. Bøye.

Hastighedssignalering

Nu da de nye bestemmelser om hastighedssignalering efterhånden er trådt i kraft, går der ikke lang tid, inden man opdager, hvor dårligt et system det er, hvor tidskrævende det er, og hvor meget mere anspændthed det kræver af lokomotivføreren. For hovedsignalernes vedkommende er det godt nok, og så skulle man jo tro, at alt var godt. Men, det er det ikke! Det, at man har taget det fremskudte signal fra os, er den største bjørnetjeneste, man endnu har gjort mod lokomotivpersonalet. Hertil kommer så, at mange stationers fremskudte signaler aldrig vil kunne vise andet end brandgult blinklys. Et sådant signal øger ikke sikkerheden og må meget hellere helt fjernes.

Der findes mange stationer, hvor hovedsignalet ikke kan ses førend 200 m og endnu mindre afstand. Dette giver anledning til mange lette bremsninger og dermed større chance for slæbende bremsere, og de uheldige følger det kan få, er enhver bekendt. Er det et godstog med en 60-70 pct. bremse, går man uvægerlig i stå med toget. Endnu værre vil det være i tåget vejr. En smidig og økonomisk togfremførelse giver det nye system ikke. Det kan da heller ikke være rigtigt, at på en station (Brande) med 70 km i indkørselshastighed, skal vises »forsigtig kørsel« fra det fremskudte signal.

Hele systemet er forfjeldet, og det viser blandt andet sådan en bestemmelse, at et tog under indkørsel til vigespor skal have den for vigesporrets fastsatte hastighed helt ude fra hovedsignalet og ikke først fra indgangssporskiftet, et sporstykke der mange steder er på flere hundrede meter, hvorimod lokomotivføreren på et gennemkørende tog skal udlede en eventuel hastighedsnedsættelse af La. Hvorfor kan lokomotivføreren på et standsende tog ikke det?

Hvar har i grunden foranlediget en ændring af det bestående system? Er det et ønske fra lokomotivpersonalet? Det tror jeg ikke! For så havde man taget os med på råd, og så var resultatet blevet et andet. Er det da foranlediget af talrige tilfælde af for høj hastighed under indkørsel? Nej! Det må være udtænkt ved et skrivebord.

Vi har i de senere år modtaget meget nyt angående signalerne og deres betydning. Meget af det har været godt, og vi har hurtigt vænnet os til det. Men dette nye hastighedssignaleringsystem tror jeg aldrig, vi vænner os til, og det må hurtigst muligt ændres.

Ideen med at vi allerede på det fremskudte signal kan se indkørselshastigheden er god nok. Den har været kendt i Tyskland i mange år. Men der er den forskel, at man der samtidig kan se, at hovedsignalet viser kørsel.

På alle vore hovedstrækninger er det fremskudte signal et dagslyssignal. Hvis der så ved indkørsel med middel eller lav hastighed blev vist både brandgult og grønt blinklys på en gang, så var der en mening med det hele. Så kunne vi, allerede på det fremskudte signal se, at hovedsignalet viser

kørsel, men at det er til middel eller lav hastighed, når vi så kommer til hovedsignalet, møder vi også et brandgult og et grønt lys og yderligere hastighedsviser. Endvidere ville det også kunne bruges ved gennemkørsel, når der er La i gennemkørselstogvejen.

Hastighedssignalering, som her foreslået, ville absolut være et fremskridt, og det vil være et system, som ville kunne tage udviklingen mange år frem i tiden, i modsætning til det nu indførte system, hvor man signalmæssig har skruet udviklingen tilbage, derved at vi ikke under alle forhold har det fremskudte signal til at fortælle os om hovedsignalets stilling.

På sidebanerne, hvor det fremskudte signal er et armsignal, må vi have genindført det gamle system, indtil armsignalerne er udskiftet med dagslyssignaler.

Fredericia, september 1961.

Arne Honoré,
lokomotivfører.

Mh-lokomotivet

Motoriseringen ved DSB skrider nu rask frem, som et led heri, har Mh-lokomotivet nu indfundet sig.

De første gange man kommer op på Mh-lokomotivet, bliver man begejstret for dette robuste – og nemt at betjene – lokomotiv. Men der gå ikke mange gange 8 timer, før begejstringen køles noget ned på grund af den snævre førerplads.

Det er faktisk en skandale, at vi i 1961 bygger et lokomotiv, hvor der er taget så lidt hensyn til manden, der skal betjene det, som her er gjort.

I dette århundrede hvor velfærdsforanstaltninger og dermed det menneskelige hensyn er sat i højsædet, på grund af den stadig mere og mere intensive produktion, bygger vi et lokomotiv, hvor velfærdsforanstaltningerne hører hjemme i forrige århundrede. At vore ingeniører ikke har været så fremsynet, at de kunne konstruere en førerplads, der ville være tilsvarende mange år frem i tiden, ser mærkeligt ud, når de havde MY og MT at se efter.

Nu er skaden sket, og vi må se at få det bedst mulige ud af den forhåndenværende plads. Først og fremmest skal førerbremseventilen og den direkte bremsehane bytte plads og pladen ind under instrumentpulten forkrøbbes endnu mere og helt ud til vinduet. Radiatoren flyttes bag ved førerpladsen og indbygges i gelænderet. Brandslukningsflasken flyttes, kan eventuelt anbringes udvendig. Signalpladerne skal væk fra førerpladsen, kan eventuelt finde anbringelse i beholderrummet. Endvidere må der anbringes en fodstøtte, forholdet er nemlig det, at skal man have stolen anbragt i en passende højde, kan benene dårligt nå gulvet og de ubehageligheder, det medfører, er vist kendt af alle.

Et armlæn mangler der også.

Med de her foreslåede ændringer vil arbejdspladsen på Mh-lokomotivet blive nogenlunde tålelig.

Hvor småt det er med pladsen ses måske bedst derved, at der ikke er et sted, hvor vi kan stille vores taske fra os, uden at den står i vejen for vores bevægelsesfrihed.

Og endelig. Hvorfor har man ikke anbragt en ordentlig projektør på dette lokomotiv i lighed med, hvad vi har på det øvrige motormateriel.

Fredericia, september 1961.

Arne Honoré,
lokomotivfører.

Betragtninger!

De nye turforslag fra distriktet er kommet, turudvalget er trådt i funktion, og der diskuteres livligt om turenes sammensætning. – Der er nogenlunde enighed om, at tjenestefordelerne dennegang virkelig har gjort en indsats for at følge tjenestetidsreglernes ordlyd. – Men har de også det?

Vi har i de senere år set fortolkningens kunst bragt i anvendelse over for personalet og sjældent i deres favør. – Lad os engang se på tjenestetidsreglerne, der står blandt andet: En uafbrudt tjeneste ved fremførelse af tog, må ikke vare længere end 10 timer, heri medregnet forberedelse og afslutning. – En sådan tjeneste er opstillet i tur 224. – Tog 5204 Rd-Es 9 timer 59 minutter, turen holdes indenfor de 10 timer ved at aflæse ved ankomst til depotet i Es. Altså man har skåret afslutnings-tjenesten fra. – Hvis vi nu vil fortolke ordlyden i tjenestetidsreglerne, kan vi hævde, at arbejdet med togfremførelse er blevet kunstig forlænget ved at tage afslutningstiden fra. Denne norm 10 timer har været gyldig i mange år, også da der var decideret dampdrift. På daværende tidspunkt brugtes det ikke at klargøre og afslutte maskinerne for personalet, og da denne tjeneste kunne komme op på ca. 2 timer, ville det sige, at tjensten ved togfremførelse kunne blive ca. 8 timer, og det på en tid, hvor man havde tomandsbetjent loko, mindre hastigheder og togstørrelser og mere enkelt signalgivning. – I dag kan man komme op på ca. 9 timer 30 minutters kørsel med store tog, store hastigheder og blandet signalgivning, samt et utal af blinklysbevogtede overkørsler og til slut på eenmandsbetjent loko. En sådan tjeneste må i vore dage være ganske meningsløs, måske nogle endda vil sige, uforsvarlig. – Det synes i høj grad at være påkrævet, at der udarbejdes særlige tjenestetidsregler for lokopersonalet og tidspunktet for hovedbestyrelsen må nu være inde til at gøre deres allerstørste indsats på højeste sted, for at disse regler kan blive virkelighed, når prøveåret er omme. – Havde jeg fremsat disse betragtninger mundtligt, var der jo nok blevet spurgt, hvad jeg fandt passende for uafbrudt kørsel, jeg ville svare: »7 timer maksimum for kørsel, hertil kan så lægges forberedelse og afslutning«.

Der er kommet noget helt nyt frem i vore tjenestetidsregler, nemlig en mindre kontant ydelse for delt tjeneste, der strækker sig over 12 timer. – En sådan tjeneste har vi i Esbjerg i tur 224, nemlig togparret 2345 – 2300 Es-Fa-Es. Turen kan køres fuldt ud af personalet uden at komme i strid med

tjenestetidsreglerne, men der vil da skulle ydes et lille vederlag på 3,50 kr. – Nu kommer tjenestefordeleren ind i billedet, hvorledes klarer han det at få arbejdet udført uden nævnte vederlag. Jo, man laver turen om fra delt tjeneste til to hovedtjenester, altså med et tjenestefrit ophold på 8 timer 01 minut ved at lade en Nyborg-lokofører afløse Esbjerg-lokoføreren i Fredericia og køre toget til rangerbanegården, derfra til maskindepotet, hvor en Fredericia-lokofører overtager maskinen. Jeg vil afholde mig fra at komme med kommentarer, men jeg tror ikke, det var den slags løsninger, kommissionen havde tænkt sig, da de anbefalede et mindre vederlag for delt tjeneste over 12 timer.

R. V. Dorner,
lokomotivfører, Esbjerg.

Karlekamre

Som bekendt går »bølgerne altid højest«, såvel i skabsrum og opholdsrum som på motorvogne og lokomotiver, derfor er det jeg tillader mig at komme med følgende, på dette efter min mening rette sted.

Ligesom de øvrige medlemmer har også jeg modtaget foreningens tryksag, med opfordring til udvidelse af vor andel i feriehemmet, dette er jeg direkte modstander af, jeg meddeler samtidig, at jeg ikke agter at betale nævnte 600 kr., hverken nu eller senere, tværtimod ville jeg hellere se min nuværende andel udbetalt.

At drive vort feriehem som hotel skulle vel ikke være nødvendigt, mindre må da også kunne gøre det, 2,5 millioner er jo mange penge, og at det økonomisk skulle kunne svare sig bedre vil jeg dog tvivle på, kommer disse penge nu ikke ind ved frivillig hjælp, hvad så! Medlemmerne kommer sandsynligvis til at betale alligevel, men gør de nu også det?

På side 3, stk. 4, i nævnte tryksag, omtales en stærk påkrævet og nu lovbealet modernisering af personalelokaliteterne ved feriehemmet, det er muligt dette er rigtigt, men jeg kan i den forbindelse oplyse af personalelokaliteterne ved flere maskindepoter f.eks. Ringkøbing, Skjern, Tønder og Esbjerg, for at nævne dem jeg kender mest til, i højeste grad trænger til modernisering, men det er jo bare lokopersonale »vest for Valby Bakke«, der skal opholde sig der, hvorfor gør hovedbestyrelsen ikke noget for at få dette rettet, den ærede formand er iøvrigt velkommen til et ophold i et af disse »karlekamre«.

Hvorfor aflægger formanden eller andre fra hovedbestyrelsen ikke af og til besøg rundt om i afdelingerne, og orienterer os om hovedbestyrelsens arbejde, i stedet for de sædvanlige »remiserygter«, der til stadighed verserer, men det vil selvfølgelig tage en del af nævntes »kostbare tid«.

Dette er bare en personlig mening, (og forhåbentlig kommer der flere), fra een af de mange –! efterhånden utilfredse, også i denne sag.

H. P. Ribbung,
Lokomotivfører.
Esbjerg.

Til hr. Greve Petersen

Vil du Greve Petersen være venlig her i bladet at svare mig på følgende:

I den skrivelse vil fik ud angående feriehjemmet, skriver I, at man vil have dels medlemmerne til at tegne sig for en andel og dels låne, hvis nu medlemmerne ikke vil være med, kan hovedbestyrelsen så uden medlemmernes samtykke låne så mange penge, det er dog os, der skal betale i sidste ende, hvis der sker noget. Jeg vil også gerne spørge, om der er noget om elektroførernes løsning, det ser så mærkeligt ud, at vi altid først får noget at vide bagefter, når det er sket, det er jo ikke fair over for os andre, at de nu skal løses og gå foran os, nu har vi taget skidt i de sidste år, medens de har haft det godt. Nu skal du ikke skrive til mig, at det ikke er egnet til at komme i bladet, ligesom du gjorde sidste gang, for både det første og andet spørgsmål ligger os meget på sinde både i 1ste og 2det distrikt.

R. Myrther Hansen,
København Gb.

Det må vel til enhver tid være en hovedbestyrelses opgave at tage de spørgsmål op til behandling og eventuel revidering, som tiden er løbet fra og efter bedste evne finde frem til en acceptabel løsning heraf. Det er naturligvis store problemer, der presser sig på, men uanset om der herudover er andre opgaver, som stiller store krav til hovedbestyrelsen, kan den ikke sidde med hænderne i skødet og lade to og to være lige. Var dette tilfældet synes kritikken at være mere berettiget.

Efter samme princip som vi har fulgt i ferie-hjemssagen, vil medlemmerne blive underrettet, når arbejdet i lokomotivmandsudvalget er afsluttet, og de kritiske bemærkninger man mener at kunne fremføre, bør vel udsættes til betænkningen foreligger. Mon ikke R. Myrthe Hansen og andre vil anse det for en håbløs opgave for hovedbestyrelsen, såfremt vi i alle spørgsmål skulle spørge medlemmerne. Det vil blive for tung en arbejdsgang og skabe mindre gode resultater for lokomotivmændene.

E. Greve Petersen.

Hatten af for lokoførerne

Køreplanen er som bekendt lavet således, at de anførte tider stort set kan overholdes, også under meget ugunstige forhold, og derfor er togene for det meste også meget præcise.

Forskellige ting kan imidlertid bevirke, at der alligevel opstår forsinkelser, f.eks. på grund af hårdt vejr og høj sø på overfarterne, forsinkede tilslutningstog, snefald, usædvanlig mange rejsende, hvis ud- og indstigning kan sinke togets afgang o.s.v.

Selvom forsinkelser er opstået, bortelimineres disse ofte undervejs ved forceret kørsel, uden at det derved går ud over sikkerheden, som jo kommer i

første række, idet der netop er en margin indenfor køreplanen, der er lavet således, at togene under normale forhold let kan overholde tiderne og derfor også let kan indhente mindre forsinkelser, og undertegnede har flere gange været ude for, at endog forsinkelser på henved ½ time på længere rejser er blevet indhentet ved lokoførerens dygtige kørsel. Eksempelvis kan nævnes, at jeg i sommer på en af de helt store rejselørdage rejste med eftermiddagsekspressen tog 25, der ved afgang fra Aarhus H. var ikke mindre end 18 minutter forsinket, men ved ankomsten til Aalborg var allerede indvundet 10 minutter, og toget var rettidigt, kl. 20,00 i Frederikshavn.

Lokoførerne kender jo deres maskine og deres rute ud og ind ligesom deres egen bukselomme og har derfor forholdsvis let ved at overholde køretiderne, og derfor kan man ikke andet end fryde sig over den præcise afgang og ankomst for togene, man er vidne til, når man ofte kommer på banegården.

Forleden aften overværede jeg imidlertid en præcision af usædvanlig karakter, som jeg synes fortjener at blive særlig fremhævet. Jeg gik og ventede på aftenekspressen, tog 55, der skal være inde på Aarhus H. kl. 21,00, og der manglede kun nogle få minutter. I den stille sommeraften kunne toget allerede høres i det fjerne, og snart dukkede MY-erens kendte vingehjulprydede profil frem i kurven ved Ringgadebroen, og lidt efter kørte det lange tog på en halv snes store bogievogne langsomt til perronen under bremsernes påvirkning, og i samme sekund, som toget stod stille, lød det første klokkeslag fra rådhusårnet.

Man kan ikke andet end falde i beundring over en så fænomenal præcision, og man kan ikke andet end tage hatten af for såvel den dygtige lokofører som for DSB i det hele taget, selvom man i dette tilfælde vel nok har lov til at sige, at der var lidt held med i foretagendet.

O. Bøye.

Held i uheld

Som jernbaneven har man ofte sin gang på banegården, dels når man skal ud på en af sine mange rejser, dels når man har et eller andet ærinde, og undertiden blot for at se på togene og det myldrende liv omkring disse, selvom sidstnævnte tilfælde faktisk er ulovligt, idet det ifølge opslag på banegården ikke er tilladt at opholde sig der, hvis man ingen lovligt ærinde har, men statsbanerne er som bekendt meget large i så henseende, og det er vist meget sjældent, at en person bliver bortvist fra banegården, hvis man ellers opfører sig ordentligt, og det er vist uhyre sjældent, hvis det i det hele taget forekommer, at en person bliver spurgt, hvorfor han eller hun opholder sig på banegården, og i så fald bliver der vel blot sagt, at man er der for at modtage en eller anden.

Således var jeg for nogen tid siden en tur på banegården på en af de meget travle rejsedage blot for at se på trafikken og for at fryde mig over synet

af de mange rejsende, der fyldte såvel plantogene som de mange særtog, der var sat ind denne dag, for at alle kunne komme med.

Medens jeg stod på perronen og iagttog et af de store og stærke diesel-elektriske loko, MY, som var forspændt et langt eksprestog og var ved at få påfyldt vand på den modsatte side, sendtes der pludselig en tyk stråle med kaskader af vand fra et hul på lokoets perronside ud over perronen, således at en af statsbanernes øverste embedsmænd, der også gik på perronen og så på trafikken, og jeg hurtigt mulig måtte fortrække for ikke at blive ramt af vandstrålen. Embedsmanden entrede lokoet og spurgte lokoføreren, om det var med vilje, at vandet fik lov til at fosse ud over perronen, og hertil svarede føreren, at det var en fejltagelse, at lukkeklappen ikke var for, hvorefter han skyndsomst lukkede denne.

Det var et stortheld i uheldet, at ingen af de mange glade rejsende i deres fineste puds, der ellers fyldte godt op på perronen, stod ved lokoet og beundrede dette, hvilket jo ofte er tilfældet, idet de i så fald uden tvivl havde fået et ufrivilligt styrtebad.

O. Bøye.

Dansk Jernbane-Klub

På Dansk Jernbane-Klub's vegne vil jeg hermed gerne have lov at indbyde bladets læsere, pensionister, pårørende og alle interesserede til DJK's hidtil største særtogsudflugt, der finder sted d. 15/10 1961 og går til Bandholm på Lolland.

DJK, der siden sin start d. 15/1 1961 har nået at gennemføre ikke mindre end 4 vellykkede særtogsture, og flere andre arrangementer tæller allerede i dag - ¾ år efter sin start - over 200 medlemmer.

DJK har til turen d. 15. oktober reserveret sig DSB's sidste i drift værende K-maskine, der allerede til november udrangeres, som den sidste af 100 i mere end 50 år så kendte og trofaste til alt og alle steder benyttede lokomotivtype -K-. Alle jernbanemænd, ikke mindst lokomotivmænd, kender K-maskinen, og det vil sikkert give et stik i hjertet på mange, at K-maskinernes dage nu er endelig talte. Mange vil mindes drøje ture i sne og storm med en K-maskine, og mange vil mindes dejlige ture med K-maskine gennem det danske landskab. Vi indbyder alle til denne afskedstur med DSB's vel nok mest veltjente lokomotivtype!

I Maribo venter turens store overraskelse, idet DJK's eget 83 år gamle lokomotiv »Faxe«, Danmarks ældste køreklare lokomotiv, vil trække deltagerne ad landets ældste privatbane - Maribo-Bandholmbanen (anlagt 1869) til Bandholm, hvor middag og medbragt mad nydes.

Efter middagen returneres til Maribo med »veterantog« og herfra starter hjemturen kl. 16.00 med ankomst til København H kl. 19.

Indtegningen til turen og yderligere oplysning gives af DJK's sekretær, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup, (tirsdage-fredage) tlf. HE 794 v.

Elektrificering i Tyskland til 1 milliard mark

På et møde på Hamburgs rådhus mellem repræsentanter for vesttyske forbundsbaner og for en række tyske landsdeles regeringer, blev underskrevet en overenskomst om elektrificering af jernbanen nord-syd fra Hamburg-Bremerhaven til Hannover og Gemünden. Derved var skabt grundlag for det største el-baneprojekt i Vesttyskland, og at dette kan realiseres inden for de næste fire år. Projektet vil få overordentlig betydning for de tyske havnebyer, som venter en yderligere opblomstring, når det vældige arbejde er udført.

Forbundsbanerne har nu ialt 31.000 km banenettet, hvoraf godt 3800 km er under el-drift. For tiden arbejdes der på at omstille 1600 km til elektrificering, og endnu 700 km forventes i de nærmeste år at indgå under samme driftsform. Inden 1970 venter man, at 930 km banelinier i Nordrhein-Westfalen også vil få el-drift.

Hvad angår den sydlige del af strækningen til Hannover, skal byggearbejdet her efter beregningerne være fuldført i 1963, og man arbejder hen mod, at afsnittet Hamburg-Hannover og Bremerhaven-Hannover kan være klar til el-drift henholdsvis sidst i 1964 og i begyndelsen af 1965. Man mangler så kun strækningen fra Hamburg gennem Nordtyskland til Femern og den nye Østersø-færgenhavn Puttgarden, før »el-linien« er sluttet lige til Basel i syd.

Elektrificeringen af den projekterede og igangværende nord-syd-strækning gennem Tyskland koster ialt en milliard D-mark. Landene Niedersachsen, Hamburg og Bremen har ydet forbundsbanerne betydelige tilskud for at lette banerne rentebyrden. Således yder Hamburg og Bremen hver 22 mill. D-mark i tolv årlige rater, mens Niedersachsen i indeværende år stiller 13,2 mill. D-mark til rådighed. Samtidig har de nævnte tyske landsdele støttet forbundsbanerne med langfristede kreditter.



Sveriges jernbaner skal styres fra 12 centraler

Fjernstyringen er inde i en stor udviklingsperiode

De første forsøg med at fjernstyre tog blev gjort på Sveriges statsbaner i 1951 på stationerne Arvika og Gilserud. I de kommende år vil man som led i rationaliseringen fortsætte dette arbejde og indføre automatisk linjeblok og fjernstyring af betydelige banestrækninger.

Efter de første forsøg blev strækningen Ånge-Bräcke taget i drift med fjernstyring den 1. juni 1955, og mellem Kiruna og Riksgrænsen i sommeren 1958. Svenskerne har altså på dette område været noget foran danske statsbaner, hvis første fjernstyrede strækning er den fynske hovedbane. – For tiden er man i Sverige ved at bygge lignende anlæg på strækningerne Ljusdal-Ånge, Bräcke-Mellansel og Kiruna-Gällivare, som skal være færdige henholdsvis næste år og i 1962.

Overingeniør Åke Karsberg ved svenske statsbaners elektroniske afdeling, udtaler om dette arbejde, at hele Sveriges jernbanenet vil kunne dirigeres ved fjernstyring fra 12 – eller højst 15 – centraler, fordelt over landet. Om en snes år ventes denne ordning at være gennemført. De 12 fjernstyringscentraler tænkes placeret i Kiruna, Boden, Vännäs, Ånge, Gävle, Borlänge, Stockholm, Kil, Hallsberg, Nässjö, Gøteborg og Malmø. Muligvis bliver der tale om endnu et par i Sydsverige for at dække området.

Udgiften menes at ville andrage omkring 500 mill. sv. kr., eller hvad banerne investerer på halvandet år, og da fjernstyringsanlæggene skal udføres over en længere årrække, vil de ikke komme til at tynde budgettet i overvældende grad.

Iøvrigt har svenske statsbaner gjort gode erfaringer med tjeneste-togradio mellem stationer og lokomotivpersonale, hvor man giver meddelelser i kode-system. Derimod mener overingeniør Karsberg, at det ikke kan betale sig at installere radiotelefon i tog for passagererne. Han siger, at man i Tyskland har erfaring for, at disse telefoner kun bliver benyttet en til fem gange pr. tog.

Jernbane kæmper med frost, tø og rotter

Usædvanlige forhold i det nordlige Alaska.

Rundt om i verden kører jernbanerne under klimatiske forhold, der veksler lige fra de højeste varmegrader til den strengeste kulde, og det er ikke altid, man andre steder under mere normale forhold tænker på de besværligheder, der kan tårne sig op for banernes drift i disse lande.

Et af de steder, hvor togdriften sikkert må siges at være vanskeligst, er på Alaska Railroad i det nordligste Amerika. Banen er 800 km lang og går

fra sydligere havnebyer til byen Fairbanks i det indre af Alaska. På den 750 km lange tur fra Seward ved Pacific-kysten til Fairbanks ved Tanana-floden, en biflod til Yukon, løber banelinien langs den 150. længdegrad gennem arktisk område. Klimaet og de geologiske forhold her stiller meget hårde krav til banedriften, og en fjerdedel af den enkeltsporede jernbane løber gennem et område, der er bundfrossen.

Andre steder på strækningen findes tundra, hvis øverste lag indtil en dybde af tre meter består af vegetationsrester. Banelegemet, som hviler herpå, udsættes skiftevis for frost og tø. For at få et driftsikkert skinneunderlag er det derfor nødvendigt i tiden fra oktober til marts at indskyde et træunderlag for svellerne. Det viser sig nemlig, at banens profil i denne periode kan ændre sig flere centimeter, og det er jo ikke så godt, hvis togene synker i tundraen.

Når tøvejret indtræffer fra april til juni, er der travlhed på den arktiske bane. Så skal man nemlig have understøttet skinnerne yderligere med 130.000 ekstra træsveller. Det er ingen let opgave. Efterhånden som frosten går af det øverste jordlag, er der fare for, at skinnerne fortsat skal synke. Til kampen mod kongefrost, tøjbrud og tundra fjører sig endelig, at en hærskare af store rotter i årets mildeste tid går til angreb mod Alaskabanens sveller og æder træet i stor målestok!

Det er ikke let at være jernbanemand i Alaska. I vintertiden er der her sådanne snemasser, at de almindeligt kendte snepløve ikke kan slå til. Man må sætte meget kraftige, fritkørende kæmpepløve ind, for at togene kan slippe igennem.



Han er pensioneret lokomotivfører.

GRAGE

Folkedansere!

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds hobbyafdeling opfordrer alle folkedansere ved danske jernbaner om at tilslutte sig vort forbund, for derigennem at kunne deltage i de store folklorestævner, som arrangeres af den internationale organisation F.I.S.A.I.C. (den internationale sammenslutning af kunstneriske og kulturelle foreninger af jernbanepersonale). – Det har ved talrige internationale arrangementer vist sig, at der altid er ønsker om deltagelse af folkedansere i nationale kostumer. Det gælder ved såvel udstillinger som stævner, der arrangeres af F.I.S.A.I.C.

Centralværkstedets Orkester, Århus, måtte ved dets deltagelse i musikstævnet i Nancy, Frankrig, forrige år lade to af medlemmerne iføre sig nationaldragter for at tilfredsstille arrangørerne. Og nu til kommende sommer, hvor orkestret skal deltage i musikstævne i Luxembourg og Frankrig, er fremsat ønske om, at orkestret medtager en gruppe folkedansere i nationale kostumer. – Henvendelse sker til hobbyafdelingens sekretær: Johs. Christoffersen, Rosenvangs Alle 20, Århus.



Landsoplysningsudvalget

Oplysningsarbejdet i Århus, vinteren 1961-62

Efter at vi i de foregående år grundet den ret intensive belastning af personalet ikke har ment det forsvarligt, at dyrke oplysningsarbejde i normalt omfang, lægger vi nu i år ud med en sæson, vi håber kan blive en af den gode gamle slags med en studiekreds eller to, med 2 eller 3 besøg på industrivirksomheder eller lignende og endelig med enkelte foredrag.

Her ved sæsonens start ligger følgende fast:

1. Studiekreds i tjenestemandforhold hver torsdag kl. 16.00–18.00 og første gang torsdag den 12. oktober. Mødested er den gamle skolestue i remisen og leder bliver lokomotivfører P. E. Poulsen. De ny tjenestetidsregler vil indgående blive behandlet.
2. Besøg på »Færch's nye tobaksfabrik i Holme mandag den 6. november kl. 14.30. Dette besøg er med damer.
Transport til fabrikken kan lettest foregå med de ordinære blå busser.
Afg. Rutebilstationen kl. 14.00.
» Banegårdsgade kl. 14.02.
» Harald Jensens Gade kl. 14.04.
Busserne har stoppested ca. 100 m fra indgangen til fabrikken, og ankomsten hertil er 14.16.
3. Senere på sæsonen antagelig omkring 1. december vil der blive arrangeret et besøg på Juul A. Jørgensens nye kiksfabrik, men herom vil senere fremkomme nøjagtige oplysninger.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor kære far, lokomotivfører J. S. A. Larsen's død og begravelse. Tak til afdelingen for fanens tilstedeværelse og til lokomotivfører J. Thillemann for den smukke minde-tale.

Else, Lille, Kaj Larsen.
København.

»Jubilæumsforeningen 1ste Distrikt«

Jubilæumsforeningen afholder sin årlige fest i selskabslokalerne »Folkets Hus« Enghavevej 40, opgang A 1ste sal, onsdag den 11. oktober 1961, kl. 12.00, for under vanlige former, at hylde jubilarene i kammeratlig kreds.

Deltagerprisen er ansat til 35 kr.

Frokosten påbegyndes kl. 13.00, og i tiden 12.00–13.00 vil der blive afholdt en generalforsamling, for behandling af nye forslag til foreningen og dens love.

Benyt venligst indtegningslisterne på stuerne, endvidere kan deltagelse i festen anmeldes til formanden, Preben Wichmann, Puggaardsgade 8, BY 3762, eller kassereren K. T. Andersen. Tlf. 78 07 60.

Fristen for telefonisk anmeldelse er 7. oktober kl. 18.00.

P. B. V.
P. Wichmann.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1–10–61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- E. A. Furholm, København Gb., i København Gb.
- C. P. Rasmussen, København Gb., i København Gb.
- P. F. Mikkelsen, Esbjerg, i København Gb.
- J. P. Mølgaard, Århus, i København Gb.
- P. Bruun, København Gb., i København Gb.
- K. A. Hansen, København Gb., i København Gb.
- P. W. H. Jørgensen, København Gb., i København Gb.
- H. Ørnstrøm, Padborg, i Padborg.
- V. D. Jensen, Århus, i Padborg.
- E. B. Larsen, Nyborg, i Fredericia.
- H. A. Thomassen, Fredericia, i Fredericia.
- E. C. Madsen, Fredericia, i Fredericia.
- O. Kjeldahl, Århus, i Århus H.
- H. Svendsen, Århus, i Århus H.
- K. Møller, Århus, i Århus H.
- G. C. Knudsen, Århus, i Århus H.
- K. R. Olsen, Århus, i Århus H.
- Orla P. Jensen, Århus, i Århus H.
- E. G. Appel, Århus, i Århus H.
- R. Nielsen, Ålborg, i Ålborg.
- S. K. Jensen, Ålborg, i Ålborg.

E. M. C. Clausen, Esbjerg, i Esbjerg.
N. Sørensen, Esbjerg, i Esbjerg.
R. Heinel, Esbjerg, i Esbjerg.
E. R. Hansen, Esbjerg, i Esbjerg.
S. E. S. Sørensen, Esbjerg, i Esbjerg.
T. R. M. Stausgaard, Struer, i Struer.
F. C. Jensen, Struer, i Struer.
E. Nielsen, Struer, i Struer.
A. E. Stubkær, Struer, i Struer.
N. Mikkelsen, Struer, i Struer.
H. R. Sørensen, truer, i Struer.

*Forfremmelse til lokomotivfører i 12. lkl.
pr. 1-10-61.*

Lokomotivførerne:

J. P. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.
V. C. Gaarde, Fredericia, i København Gb.
R. K. Andersen, Odense, i København Gb.
I. S. Jørgensen, Århus, i København Gb.
H. Duelund, Århus, i København Gb.
E. W. Pedersen, Roskilde, i Roskilde.
N. S. G. Christensen, Randers, i København Gb.
K. Ravn, København Gb., i København Gb.
A. Højsgaard, Nyborg, i København Gb.
H. L. Lassen, Åbenrå, i København Gb.
P. R. Andersen, Odense, i København Gb.
R. C. Jensen, Slagelse, i Slagelse.
E. Magnussen, Fredericia, i København Gb.
J. V. Eland, Århus, i København Gb.
H. Kristensen (Klørup), Slagelse, i Slagelse.
K. Madsen, Århus, i København Gb.
V. P. Zachariassen, Struer, i Gedser.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-10-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

A. V. Andersen, Næstved, til København Gb.
P. E. Pedersen (Klint), Helgoland, til Roskilde.
C. J. Holm, København Gb., til Roskilde.
H. B. Christiansen, Roskilde, til Kalundborg.
H. J. Pedersen, Gedser, til Korsør.
K. G. Eliassen, Nykøbing F., til København Gb.
M. B. Larsen, København Gb., til Nykøbing F.
H. E. W. Thomsen, Helgoland, til Århus H.
Hugo V. Nielsen, Fredericia, til Århus H.
K. Voigt Jensen, Fredericia, til Århus H.
G. V. Brügge, Fredericia, til Odense.
B. C. Rasmussen, Kolding, til Odense.
T. E. Tudborg, Esbjerg, til Struer.
H. K. Madsen, Esbjerg, til Struer.
H. J. Holm, Helgoland, til Struer.
V. K. Andersen, København Gb., til Struer.
K. P. Sørensen, Fredericia, til Esbjerg.
L. Willumsgaard, København Gb., til Esbjerg.
H. J. Sørensen, Slagelse, til Fredericia.
J. W. Deleuran, København Gb., til Fredericia.
A. Asmussen, København Gb., til Fredericia.
L. H. Petersen, København Gb., til Fredericia.
J. B. Ballegaard, København Gb., til Kolding.
H. H. Andersen, Haderslev, til Struer.
P. C. Weber, København Gb., til Haderslev.
P. A. Andersen, Fredericia, til Esbjerg.
E. I. L. Nielsen, Helgoland, til Fredericia.
H. V. Karsholt, København Gb., til Helgoland.
H. F. Jensen, København Gb., til Helgoland.
K. Hansen, København Gb., til Helgoland.

H. Fritzemeier, København Gb., til Helgoland.
N. S. B. Nielsen, København Gb., til Helgoland.
J. C. K. Nielsen, København Gb., til Helgoland.

Uansøgt forflyttelse pr. 1-10-64.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

J. Simonsen, Helgoland, til København Gb.
H. P. Jørgensen (Falster), Helgoland, til Kbhvn. Gb.

Ansæt til tjeneste som lyntogsafløser pr. 1-9-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

P. Bryhl, Århus, i Århus.
E. V. Sørensen, Århus, i Århus.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

A. K. Jensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-61).
C. C. Larsen (Brylle), Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension. (30-11-61).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

P. C. Hartvigsen, Viborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-61).
O. Hansen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-61).
S. T. Junker, Vejle, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-61).
M. C. Pedersen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-10-61).
K. K. Pedersen, Kalundborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-61).

Dødsfald.

Lokomotivfører J. S. A. Larsen, København Gb., er afgået ved døden d. 9-9-61.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører M. Madsen, Kibæk Hvilehjem, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører P. C. Petersen, Montanagade 41, 1., Århus, er afgået ved døden d. 13-9-61.

Pensioneret elektrofører E. L. Andersen, Sundholmsvej 21, 3., København S., er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører A. R. Dybvang, Dalegade 61, 3., Fredericia, er afgået ved døden 13-3-61.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-8-61.

Signalmonter P. J. Andersen, Hvidovrevej 179, Hvidov.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-9-61.

Tegner Frode Damsgaard Hansen, Marselisborg Alle 8 B, Århus.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-10-61.

Pens. lokomotivfører J. M. Andersen, Calvinsvej 42, Fredericia.

Pens. lokomotivfører H. P. K. Hansen, Lundemarken 25, Kalundborg.

Pens. lokomotivfører J. Jensen, Ingerslev Boulevard 22, 2., Århus.

Pens. lokomotivfører O. G. D. Larsen, Padborg.

Nøglen til nye muligheder

AOF



BREVSKOLEN

BØR OGSÅ BLIVE DIN SKOLE!

Fagbevægelsens medlemmer modtager hver vinter en lang række tilbud om videreuddannelse både på kursus, i studiekredse og i aftenskoler. Vi ved, at interessen for at lære mere og at kunne mere er til stede, men vi ved samtidig, at der trækkes store vekslers på det aktive medlem.

Dette at kunne forene kravet om mere viden med et skyldigt hensyn til den enkeltes familieliv har altid optaget AOF, og det er derfor med en særlig glæde, vi nu kan meddele, at vi mener at have fundet den helt rigtige løsning.

AOF-BREVSKOLEN's særlige undervisningsform, at lære pr. korrespondance, er blevet en succes, og vi indbyder dig til at være med i denne effektive og behagelige undervisningsform.

Rekvirer BREVSKOLEN's omfattende brochure, hvor du finder alle nødvendige oplysninger om kursustilbud, priser og studiemetode.

Vi har bl. a. følgende kursus:

DANSK I og II	SIKKERHEDSPROBLEMER
REGNING I og II	MODERNE MØDER
FORBRUGERPROBLEMER	FAMILIEPROBLEMER
SAMARBEJDSUDVALG	KOMMUNALKUNDSKAB
TIDSSTUDIE A B C	KULTURPROBLEMER



BREVSKOLEN

Brochurer fås:

AOF-BREVSKOLEN

NR. FARIMAGSGADE 11, 3.,
KØBENHAVN K.

Den statsanerkendte brevskole med de statskontrollerede priser

Talon **AOF-BREVSKOLEN**
 NØRRE FARIMAGSGADE 11^{III} - KØBENHAVN K
 TELEFON BYEN 8778 **0033846**

	1	2	3	4	5	6	7	8
Regning	/							
Dansk	X							
Engelsk	/							
Faglige problemer	/	2	system!					
Kulturelle problemer	/							
Forbrugerspørgsmål	/							
Familieproblemer	X							
Nationaløkonomi								

12 rigtige...
grunde til at benytte AOF-BREVSKOLEN



- 1) Undervisningen er åben for alle. Uanset hvor du bor, har du adgang til en skole, som giver dig en personlig undervisning.
- 2) Du modtager undervisningen i dit eget hjem.
- 3) Du vælger selv tidspunktet og er uafhængig af faste »mødedage«.
- 4) Undervisningen er individuel. Du bestemmer selv tempoet uden at skulle tage hensyn til hurtigere eller langsommere elever.
- 5) Du sparer kostbar tid ved denne metode.
- 6) Du lærer at arbejde selvstændigt under eget ansvar og opnår herved større selvtillid.
- 7) Du kan gøre ophold i dine studier efter aftale med læreren.
- 8) Forkundskaber kræves ikke - alderen spiller ingen rolle.
- 9) Kursus kan påbegyndes når som helst inden for perioden 15. oktober -15. januar.
- 10) Du lærer at udtrykke dig skriftligt, hvilket du altid vil have brug for.
- 11) Du har altid læreren til din egen rådighed. - Du nyder kort sagt alle de fordele, der er forbundet med at få enetimer.
- 12) Kursusafgiften er rimelig, og *alt* er indbefattet i den opgivne pris.

Den
statsanerkendte
AOF-BREVSKOLE
 med de
statskontrollerede
 priser
 byder også
dig
 velkommen
 til sæsonen
 1961-62



Kursus i:

Dansk I og II.	Arbejdsforhold, historisk og aktuelt.
Regning I og II.	Sikkerhed på arbejdspladsen.
Ungdomsproblemer.	Moderne møder.
Forbrugerproblemer.	Familieproblemer.
Samarbejdsudvalg.	Kommunalkundskab.
Tidsstudie ABC.	Kulturproblemer.

Rekvirer vor brochure hos

AOF-BREVSKOLEN NR. FARIMAGSGADE 11 KØBENHAVN K.

LANGAA

Sparekassen for Langaa og Omegn

Kontortid: Mandag, tirsdag, onsdag, torsdag kl. 15,00-17,30
fredag kl. 15,00-18,00 - lørdag kl. 11,00-13,00 - Telefon Langaa 107

Jernbanepersonalet anbefales:

Langaa materialhandel

v/ Chr. Bjerre

Telefon Langaa 38

LANGAA VASKERI

HUSK tøj hentes hver mandag og
tirsdag og bringes fredag og lørdag
Kitler og dåbskioler udlejes
De ringer - vi henter og bringer overalt

Henny og Max Baarup

Telefon Langaa 180

CHR. NORUP MØLLER

KOLONIAL - ISENKRAM

LEGETØJ

TELEFON 42

»Kaffen der dufter over hele huset«

CALTEX-service

Moderne reparationsværksted for
BILER - TRAKTORER
Speciale: DIESELVAGNE

FRITZ KNUDSEN

Telefon Langaa 222

Skotøjshandler

SØREN K. MADSEN

Bredgade 31 - Langaa

Telf. 89

D.S.B.'s fruer anbefales:

BIRTHES SALON

Telf. 250 - Langaa



SØNDERBORG

. . . De spiser godt og billigt på

K.F.U.M.s restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

ARENDT THIESEN

Isolatør

Finsensgade 5 . Sønderborg . Telf. 24831

Alt isoleringsarbejde udføres

Tilbud gives uden forbindelse

Skandinavisk KAFFE

Sønderborg

K. P. Maletzki

Bageri - Conditori - Cafe

Bestilling modtages paa alt bagværk
Dybbølsgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

Harry Hemmingsen

Tapetserer-Sadelmageri-Autopolstring

St. Raadhugsgade 13, Sønderborg, tlf. 22576

AARHUS

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

A/S COORDINA

Lindt-æsker og plader
Svejtiske æsker og plader
CHOKOLADEFORRETNINGEN

Trøjborgvej 2

v/ S. E. SØRENSEN

Telefon Aarhus 6 88 36

SANGE

Forfattede og duplikeres
Maskinskrivning udføres
Blade . Kortevarer . Lommeromaner

CHARLOTTEHØJ KIOSK

Tamperdalsvej 1 - Tlf. 6 93 53

HVILEHJEM

Ældre mennesker kan få ophold
under venlige og betryggende
forhold

Det Hvide Bånd's Hvilehjem, Risskov
v/ bestyrerinde

Fru Magda Thomsen

Telefon Aarhus 7 88 97

Aarhus »ARTOL« Renseri

Clemensstræde 7

Tlf. 3 00 30

Anker Kristensen

Vulkanisering

Nyt autogummi

Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96

Privat » 7 11 93

HERNING

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen

URMAGER OG GULDSEDMED

Telefon 507

HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

Pianoer . Radio . Fjernsyn . Musikinstrumenter

så

BRØDR. JØRGENSEN

Fonnesbechsgade 7 . Herning . Telefon 2808



Hammerum Herreds

Spare- og Laanekasse

Chr. Hansen Damm's Eftf. A/S

Sønderborg - Telefon (044) 2 21 52

Tekniske artikler en gros

KILEREMME - BRANDSLANGER

- gå først i

IMPORTØREN

Østergade 20 . Herning . Telf. 2555

Spis mere OST,
ring så kommer Fallesen
Leverønder til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS



Viby Blomster

Kongevej 20
Tlf. Viby 4 39 08

Buketter
Kranse
Dekorationer
leveres
overalt



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 2 11 44

Specialværksted for engelske og
tyske fjernsyn

Særlig udstyr for
hjemme service

Kør med

HASLE TAXA

Telf. Aarhus 56544

NIMBUS BUDENE

Frode Nielsen

Såvel stort som småt - biler og motorcykler
vogne indtil 2¼ tons

Samsøgade 4

Telf. 2 33 88

Frugt- og Grøntforretningen

Marstrandsgade 14
Aarhus - Telefon 24773

Lær at køre hos Rye Petersen

Taurus 17 M - VW - Vauxhall Cresta
Rye Petersen, Wærumsgade 22, tlf. 3 01 92
Aftal venligst tid for prøvetur!

Timer De vil glæde Dem til!

Scoter-Service

1. kl.s reparationer udføres
med specialistens garanti

Fr. Alle 50 . Aarhus . Tlf. 3 10 71

Vespa udlejning

Jeg har nedsat mig i Aarhus

Magasins hus, Aaboulevarden 70
Kons. 11-14³⁰, lørdag efter aftale

E. Frank Eisum
øjelæge

D.S.B.

kører altid i

Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler

Aarhus

Tlf. 2 02 33

Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17

Inventar efter opgave



Viby Maskinstrikkeri

W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706

Strikkeri . Væveri

Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-HJØSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

Fa. **KJÆR**

CHRISTENSEN

Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehjemmet

NYBORG

Forlang!

Carlsminde
øl og vand

NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

BOGRYKKERIET

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

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butikslele - derfor billigste Priser.

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Dregeekvipering

FREDERICIA

Tøjhuset

Herreekviperung

Gothersgade 2 . Fredericia

Tlf. 1095

ULBJERG **Andelsmejeri**
Øst i fineste kvaliteter
VIBORG TLF. ULBJERG 60

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes

ring til 520212 - så kommer glarmester

Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

Ved køb og salg af ejend. eller villa ret da henvendelse til

VIGGO HANSEN Statsexm. ejendomsmægler

Slotsvænget 20 - Slagelse - Telf. 52 42 07

HANS HANSEN & SIGURD HANSEN

Murermestre

Slagelse - Telefon 52 09 72 og 52 22 96

Spec.: Hulrumisolering med Rockwool