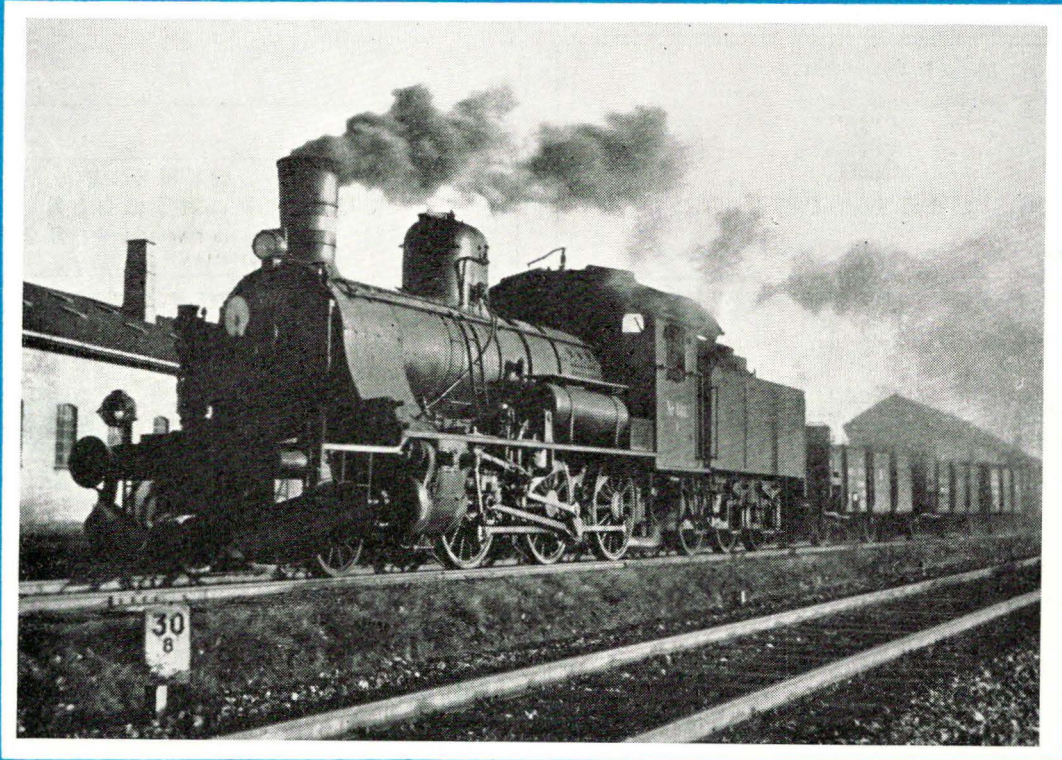


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 5 . 5. MARTS 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



— en Wegner stol



*Vinkelstolen*  
— en go' stol

**ØNSKEBO**

NØRREVOLD 18 · KØBENHAVN K · CENTRAL 4410 · PALÆ 4480

### 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

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

### *Oscar Johanssen*

Entreprenør

Skolevej, Skævinge

Telefon 89

Alle entreprenør- og kloakarbejder

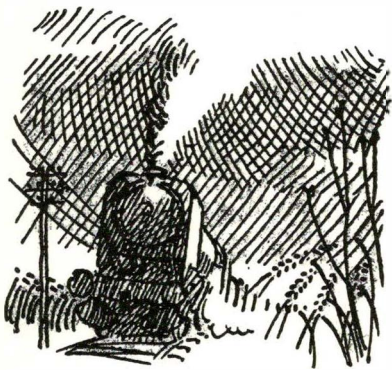
**DE FORENEDE  
KULIMPORTØRER**  
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211  
KØBENHAVN K



**-der er altid lys i lygten med**

**HELLESENS**  
BATTERIER





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 5 - 61. ÅRGANG

5. MARTS 1961



### Indhold:

Ulykken ved Hedehusene .....	67
25 års jubilæum - J. V. Christiansen .....	68
Studieophold ved DSB .....	72
Ny hovedbanegård i Braunschweig .....	74
En jernbane Wild-West-film ....	75
Biler pr. jernbane .....	75
Fra medlemskredsen - Tjenestetidsbehandling .....	76
En fagforeningsdelegation i Berlin	76
Under DLF .....	77
Nye adresser .....	77
Personalia .....	78
Medlemslisten .....	78
Funktionsvederlag .....	78

### Forsidebillede:

D. 886 med ballasttog i Silkeborg.



### 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.

## Ulykken ved Hedehusene

Togulykken ved Hedehusene station fredag den 17. februar rystede naturligvis befolkningen, og da de første morgenaviser udkom med formodning om, at der foruden mange sårede tillige var dræbte, samledes vore tanker og følelser om de, der blev ramt så hårdt og med jernbanemændene var der utvivlsomt mange, som også lod tankerne gå til den eller dem på hvem ansvaret for katastrofen eventuelt måtte hvile.

Medens dagspressen kunne meddele, at lokomotivføreren for tog 280 (Kalundborgtoget) havde passeret hovedsignalet for indkørsel til Hedehusene i stopstilling, meddelte Pressens Radioavis i sin morgenudsendelse, at een af lokomotivførerne havde passeret signalet i stopstilling. Radioen kunne til gengæld meddele, at ingen var dræbt ved ulykken. Oplysningerne om lokomotivførernes tilsidesættelse af sikkerhedsreglementet kunne alene opfattes som en tilkendegivelse af, hvor årsagen til ulykken skulle findes og ansvaret placeres.

Med kendskab til hvilke faktorer der spiller ind i sikkerhedstjenesten ved og under togfremførelse på Danske Statsbaners strækninger og med hvilken præcision hver enkelt lille detalje må udføres af de mennesker, som er tilknyttet sikkerhedstjenesten, fandt jeg det yderst uheldigt, at der kun få timer efter ulykken kunne udsendes disse oplysninger og på dette grundlag fremsatte jeg beklagelsen i pressen og radioen.

\*

Mangt og meget er der sagt og skrevet i den anledning. Således skriver »Berlingske Tidende« i en ledende artikel den 21. februar bl.a.:

»Lokomotivmændenes formand skrev, at han fandt det både urimeligt og upassende, at DSB dømte nogen før alle ulykkens enkeltheder var klarlagt, og føjede til, at efter en flyveulykke . . . Lokomotivmands-formanden skrev yderligere, at tilkendegivelser som DSB's fører med sig ikke blot, at de ramte jernbanemænd rystes yderligere, men også, at deres pårørende belastes unødigt.

Han har utvivlsomt ret heri, og det er ikke uforståeligt, at han har protesteret, med den stilling han har i lokomotivmændenes faglige organisation. Men samtidig bør det siges, at såvel generaldirektør P. E. N. Skov som distriktschef Aksel Kristensen (den sidste var også i radioens Aktuelle Kvarter) tydeligt understregede, at hvad de sagde til forklaring på ulykken var baseret på en teori, på et foreløbigt skøn over, hvad der kan være sket, og at det endelige skøn må vente, indtil en hurtigt iværksat undersøgelse, både en indre og en politimæssig, er afsluttet.

Det må med, når man læser Dansk Lokomotivmands Fornings formands indsigelse. Så meget mere som i alt fald mange ville have enten undret sig eller brugt hårde ord, hvis DSB's ledelse, da aviser på offentlighedens vegne spurgte om ulykkens årsag, havde svaret, at de intet kunne sige. Man har endda lov at tro, at nogle ville have vendt sig imod sådan tavshed og påstået, at »det er det sædvanlige, og at der nok er noget at skjule«. Og med sådan reaktion havde DSB og lokomotivmændenes organisation været lige dårligt tjent.«

## 25 års jubilæum ved statsbanerne



Den 19. marts kan landsoplysningsudvalgets formand, lokomotivfører J. V. Christiansen fejre 25 årsdagen for sin ansættelse ved Danske Statsbaner.

Han er nok kendt for at være en dygtig og samvittighedsfuld lokomotivmand, men også gennem hans organisationsarbejde og specielt oplysningsarbejdet, er han kendt udover landet.

Med J. V. Christiansen i spidsen som en initiativrig og indsigtfuld formand er landsoplysningsudvalgets og dermed foreningens oplysningsarbejde lagt i de bedste hænder.

Den udvikling oplysningsarbejdet har gennemgået de senere år er i høj grad J. V. Christiansens fortjeneste, og der skal blandt alle gode jubilæumsønsker også være det, at han må have held til at følge udviklingen op, thi alene sans og evne til at lede den gør det ikke, der må, som i mangt og meget, også en portion held til, før det lykkes.

J. V. Christiansen har altid interesseret sig for organisationsarbejde. Allerede som lokomotivfyrbøder sad han en periode i hovedbestyrelsen, men måtte træde ud af denne, da han blev lokomotivfører. Som sådan var han afdelingsformand i Odense, indtil forflyttelse fandt sted til Århus, hvor han stadig er stationeret.

Hjertelig til lykke med jubilæumsdagen.

Jeg anerkender rigtigheden af, at det var teoretiske betragtninger, men har vanskeligt ved at tro, at offentligheden eller dens forespørger (avisen) ville undre sig eller bruge hårde ord for at få udleveret et offer, hvis fremkomst bygger på en teori og på hvis skulder der herefter måske uberettiget hviler ansvaret for et ikke ringe antal mere eller mindre sårede medborgere foruden byrden af en betydelig materiel skade, hvortil kommer meddelelsen om et antal dræbte samtidig med meddelelsen om, at ansvaret er hans. Omend mennesket er sensationslysten, er denne næppe så stor, at det hensynsløst presser for at få en forklaring, der bygger på et løst grundlag.

Det må ikke glemmes, at på det tidspunkt oplysninger blev fremsat, var der ingen der viste, hvem af lokomotivførerne man sigtede til. Af en meddelelse gennem »Venstres Pressebureau«, der bl.a. gik over provinspressen vil det ses, at man endnu ikke den 18. kunne eller ville fastslå, hvilken fører det var. Det hedder heri udtalt af en embedsmand fra undersøgelseskommissionen:

*»Der er desværre ingen tvivl om, at føreren har overset signalet. Vi har konstateret, at signalet virker, men har været vanskeligt at se på grund af tågen. Vi har dog ikke kunnet afhøre hverken lyntogsføreren C. A. Müller eller reserveføreren E. A. Petersen, der begge var i førerrummet og blev hårdt kvæstet ved sammenstødet. Jeg kan dog med sikkerhed sige, at Müller var kendt med strækningen og dens signaler og derfor burde have været ekstra opmærksom i det vejr.*

*– Kan man ikke yde nogen garanti for signalsikkerheden i tåge?*

*– Ikke, hvis et signal overses, jeg kan ikke se, hvorledes man skal kunne gardere sig imod det.*

*– Hvad siger erfaringerne fra udlandet?*

*– Jeg tror ikke, man har bedre løsninger der – bortset fra større opmærksomhed og nedsat fart.«*

\*

Dette og meget andet, som er fremsat skriftligt og mundtligt i forbindelse med ulykken peger ensidigt mod lokomotivpersonalet. Hverken mit indlæg til pressen den 18. februar eller denne artikel er til gengæld et udtryk for at fritage vore medlemmer for deres ansvar i denne sag eller andre. De er og skal være det solide led i statsbanernes udmærkede sikkerhedsanlæg, men de skal ikke overfor offentligheden stå som de skyldige på et tidspunkt, hvor en sag ikke er opklaret.

Det er ubestrideligt rigtigt, at lokomotivføreren for tog 280 passerede hovedsignalet for indkørsel til Hedehusene i stopstilling. Det har han ærligt og reelt oplyst, men det er også det eneste klare, der er oplyst overfor offentligheden fra de led i sikkerhedstjenesten, som skal medvirke til den sikre toggang. Han er til gengæld ikke kørt forbi stopsignal på grund af fejlagtig signalobservation, men på grund af en fejlvurdering af afstanden på et meget vanskeligt sted af strækningen og under de dårligst mulige vejrforhold. Han reagerer korrekt og bringer sit tog til standsning. Da Danske Statsbaners alt overvejende del af trækraften er eenmandsbetjent, kunne samme situation tænkes, hvis lokomotivføreren fik et ildebefindende eller mistede



bevistheden. Den automatiske bremse ville her-  
efter træde i funktion, men ikke opbremse toget  
på en kortere afstand.

Toget befinder sig nu på Hedehusene station  
dækket af signaler til begge sider. Altså i et  
efter sikkerhedsreglementet belastet interval,  
hvortil der ikke bør sættes signal, før toget har  
passeret hovedsignalet for udkørsel. Er lokomotiv-  
føreren ikke i stand til at føre toget videre,  
skal Hedehusene ikke kunne lukke et andet tog  
ind. Kan lokomotivføreren fortsætte, som i dette  
tilfælde, er stationen blokeret – såfremt sikrings-  
anlægget er i orden – indtil udkørselssignalet  
er passeret.

\*

Lokomotivføreren er det sidste led i sikker-  
hedskæden i fremadkørende retning, men natur-  
ligvis ikke det sidste led for et bagudliggende  
interval. I så fald måtte ethvert holdende tog  
hurtigst muligt se at komme fremad af frygt for,  
at det bagved følgende tog ville køre op i det.  
Spørgsmålet er derfor, om man har fundet frem  
til den eventuelle tekniske fejl, der har betinget  
lyntoget »Vesterhavet«s adgang til et i forvejen  
belemret spor. I den af chefen for baneafdelin-  
gen fremsatte artikel i »Ingeniøren« oplyses det  
heller ikke, selvom det vel indirekte tilkende-  
gives i meddelelsen om, at et tilsvarende sam-  
menstød ikke vil kunne ske om ca. en måned,  
når det nye anlæg er færdig.

Det er dog klart fastslået af den lokomotiv-  
fører, der var i førerrummet sammen med kol-  
legaen i tog 280, at der bag toget blev stillet gen-  
nemkørselssignal og i virkeligheden forhindrer  
de to lokomotivførere i fællesskab, at katastro-  
fen ikke får større omfang, end tilfældet er, ved  
at efterkomme signalet og sætte toget i bevæ-  
gelse. Hvis den offentlige mening undrer sig el-  
ler fristes til at bruge hårde ord eller endog tror,  
at der skjules noget, havde det været rimeligt,  
om den havde fået oplyst, hvilket resultat en  
hurtig iværksat undersøgelse havde fremkaldt.  
Hvorfor kredser man om lokomotivførerne,  
hvoraf den raske har redegjort for sine handlinger  
og den tilskadekomne er hårdt kvæstet, fordi  
han blev lukket ind i en dødsfælde, der kunne  
have medført en frygtelig katastrofe. Det hul,  
der mangler i en reel offentliggørelse, skal ikke  
belyses af den hårdt kvæstede lokomotivfører,  
men af de mennesker, der har stillet signal for  
lyntoget i den tro, at det var Kalundborgtoget.

\*

Lokomotivføreren fra Kalundborgtoget er sat  
til anden tjeneste, har pressen på et meget tid-

ligt tidspunkt kunne meddele. Ja, men hvorfor  
er han det? Han har ikke søgt at løbe fra sit an-  
svar eller skjule noget overfor sine overordnede  
eller offentligheden. Han har endog ikke søgt  
at pege på det meget beklagelige, at der ikke var  
etableret kørsel med stationsafstand, så statio-  
nernes ledelser over telefonen kunne holde hin-  
anden underrettet om de togs afgang og passe-  
ring, man ellers ikke havde under kontrol. En  
disposition, som havde været rigtig under vejr-  
forhold med en sigtbarhed lig nul, og på en hel-  
automatisk strækning med nye anlæg afbrudt  
af Hedehusene station, der betjenes manuelt og  
alligevel har fået fjernet det fremskudte signal  
til hovedsignal, skønt dette sidste er et højt  
mastesignal med ældre lanterner, der er uhyre  
vanskeligt at iagttage.

Til dette hovedsignal ville et fremskudt signal  
derfor være en uvurderlig støtte for den, der  
skal orientere sig under usigtbare vejrforhold.  
Lokomotivføreren ville derefter have fået et  
tydeligt varsko fra en lavere højde og kun 800 m  
fra hovedsignalet i stedet for den nuværende  
signalløse strækning på ca. 2000 m.

\*

Kunne vore chefer ikke belyse sagen ander-  
ledes end tilfældet var natten til den 18. februar,  
finder jeg det stadig uheldigt, at man anvendte  
den valgte fremgangsmåde. Også lokomotivper-  
sonalet har lov til at håbe på beskyttelse af sine  
foresatte, så længe det hele er et virvar og mør-  
kelagt indtil undersøgelserne er afsluttet. Men  
sket er nu en gang sket, der er imidlertid siden  
gennem pressen givet oplysning om, at den en-  
delige rapport er afgivet af undersøgelseskom-  
missionen til generaldirektoratet. Det kan næppe  
undre nogen, hvis lokomotivpersonalet havde  
ventet en mere fyldestgørende redegørelse til  
offentligheden, da rapporten blev afleveret.  
Eller vi ventede den offentlige menings spørgs-  
mål herom, når den har taget de første oplys-  
ninger som værende af teoretisk karakter. Der  
er stadig tale om menneskeskæbner, der foruden  
de direkte implicerede også omfattes af familie.  
Den ene er en ung mand med en forhåbentlig  
lang fremtid for sig ved DSB, den anden en  
midaldrende med snart 30 års tilfredsstillende  
tjeneste bag sig. De står begge i dag overfor  
offentligheden, på grund af det hidtil udsendte,  
som de formodede skyldige. Både af hensyn til  
dem og til publikum bør den endelige rapport  
offentliggøres.

*E. Greve Petersen.*

# Hvad der bl.a. blev sagt i dagspressen efter ulykken

Venstres Pressebureau 18/2 1961:

*Ingen sikkerhed, hvis signaler overses.*

Chefen for statsbanernes sikkerhedstjeneste på strækningen København-Roskilde, trafikinspektør Berthelsen udtaler overfor Venstres Pressebureau efter at have været på ulykkesstedet:

– Der er desværre ingen tvivl om, at føreren har overset signalet. Vi har konstateret, at signalet virker, men har været vanskeligt at se på grund af tågen.

Vi har dog ikke kunnet afhøre hverken lytogsføreren C. A. Müller eller reserveføreren E. A. Petersen, der begge var i førerrummet og blev hårdt kvæstede ved sammenstødet. Jeg kan dog med sikkerhed sige, at C. A. Müller var kendt med strækningen og dens signaler og derfor burde have været ekstra opmærksom i det vejr.

– Kan man ikke yde nogen garanti for signal-sikkerheden i tåge?

– Ikke, hvis et signal overses. Jeg kan ikke se, hvorledes man skal kunne gardere sig imod det.

– Hvad siger erfaringerne fra udlandet?

– Jeg tror ikke, man har bedre løsninger der – bortset fra større opmærksomhed og nedsat fart.

Berlingske Tidende d. 21/2 1961:

*Efter ulykken.*

Togsammenstødet ved Hedehusene natten til lørdag var i selv vor lidt barske tid, i hvilken tit meget glemmes fra time til time, også adskilligt alvorligt, samtale-emne i alt fald i det følgende døgn.

Der er flere grunde hertil. Først, at jernbaneulykker her i landet heldigvis er sjældne. I dette ords egentligste forstand. Dernæst, at hvad der sker uden for éns dør, optager den enkelte langt mere end fjernere begivenheder. Fremdeles, at sammenstødet fandt sted på en hovedstrækning med masser af tog og et dertil svarende antal rejsende. Endelig, at de to togs kollision ikke endte værre, end den gjorde. Det var alvorligt nok, at omkring 40 blev såret, og at 18 måtte på hospitalet. Men alvorligere havde det dog været, om nogen var dræbt, og sådan udgang af ulykken havde været sandsynligere end den næsten usandsynlige, at ingen satte livet til.

Derpå har DSB's sagkyndige en forklaring, oven i købet en to-delt. De sagde, at sammenstødet følger begrænsedes, dels fordi de to togs hastighed var begrænset, dels fordi vognene var af stål. Det sidste er naturligvis rigtigt, for så vidt som man ikke behøver megen fantasi for at forestille sig, hvad der var sket for tyve eller tredive år siden, da vogne af træ var det almindelige eller – i det mindste – almindeligere.

Alt dette er én side af den offentlige interesse, som lørdag nats ulykke fremkaldte. En anden er protesten fra Dansk Lokomotivmands Forbunds mangeårige formand imod ledende DSB-mænds udtalelser om ulykkens årsag. Denne indsigelse var offentliggjort i Berlingske Tidende og i andre aviser søndag morgen.

Lokomotivmændenes formand skrev, at han fandt de både urimeligt og upassende, at DSB dømte nogen, før alle ulykkens enkeltheder var klarlagt, og føjede til, at efter en flyveulykke er det sædvanligt, at ingen erklærer sig offentligt om ulykkens årsag endsiige om ansvaret, før en omhyggelig undersøgelse er gennemført. Lokomotivmands-formanden skrev yderligere, at tilkendegivelser som DSB's fører med sig ikke blot, at de ramte jernbanemænd rystes yderligere, men også, at deres pårørende belastes unødigt.

Han har utvivlsomt ret heri, og det er ikke uforståeligt, at han har protesteret, med den stilling han har i lokomotivmændenes faglige organisation. Men samtidig bør det siges, at såvel generaldirektør P. E. N. Skov som distriktschef Aksel Kristensen (den sidstnævnte var også i radioens Aktuelt Kvarter) tydeligt understregede, at hvad de sagde til forklaring på ulykken var baseret på en teori, på et foreløbigt skøn over, hvad der kan være sket, og at det endelige skøn må vente, indtil en hurtigt iværksat undersøgelse, både en indre og en politimæssig, er afsluttet.

Dette må med, når man læser Dansk Lokomotivmands Forbunds formands indsigelse. Så meget mere som i alt fald mange ville have enten undret sig eller brugt hårde ord, hvis DSB's ledelse da aviser på offentlighedens vegne spurgte om ulykkens årsag, havde svaret, at de intet kunne sige. Man har endda lov at tro, at nogle ville have vendt sig imod sådan tavshed og påstået, at »det er det sædvanlige, og at der nok er noget at skjule«. Og med sådan reaktion havde DSB og lokomotivmændenes organisation været lige dårlig tjent.

Berlingske Tidende d. 21/2 1961:

*Lokomotivfører til andet arbejde.*

I tilslutning til undersøgelsen af årsagerne til togsammenstødet ved Hedehusene natten til lørdag har DSB fritaget lokomotivføreren på iltoget fra Kalundborg for strækningsskørsel, som man siger blandt jernbanemænd.

Derom sagde generaldirektør P. E. N. Skov:

– Denne fremgangsmåde er den sædvanlige, når en undersøgelse står på. Den pågældende lokomotivfører får altså indtil videre ikke lov at køre tog, men vil blive beskæftiget ved andet lokomotivarbejde.

Den endelige afgørelse i sagen i det hele træffes, når politiet og auditøren i Ministeriet for offentlige Arbejder har sluttet deres undersøgelse.

Generaldirektøren føjede til, at den skade, som sammenstødet førte med sig, er ikke ubetydelig.



DSB's maskinchef har taget et foreløbigt skøn over lyntog Vesterhavet og mener – som han sagde – at Vesterhavet kan repareres for forsvarlige penge.

– Hvad er så forsvarlige penge?

– Ja, sagde DSB's chef, det ved jeg ikke, men det er naturligvis meget mindre end de 7–8 millioner kroner, som et nyt lyntog koster.

Hospitalsborgmester Julius Hansen, der var blandt de fire sårede, der blev bragt til Roskilde amts og bys sygehus i Roskilde, er fremdeles på hospitalet. Han er en del forslået og bliver nok i sengen i endnu nogle dage.

Flere, der har villet besøge ham, har fået at vide, at foreløbig er besøg forbudt.

*Politiken d. 22/2 1961:*

*Demonstrationen støtter teorien om tog-ulykken.*

Politiets seneste undersøgelser i anledning af den alvorlige togulykke ved Hedehusene station tyder på, at årsagen er den automatiske signalbetjening i forbindelse med den omstændighed, at lokomotivføreren på Kalundborg-toget, der var foran lyntoget »Vesterhavet«, kørte et stykke forbi signalet ved indkørslen til Hedehusene station.

Dette sidste blev endeligt fastslået under en demonstration i går på linien. Her var lokomotivfører Svend Aage Kjærgaard selv til stede og påviste, hvor han var standset op for at orientere sig i den tætte tåge.

Det var såvel kriminalpolitiet som statsbanernes teknikere, der havde ønsket denne demonstration. Som omtalt befandt Kalundborg-toget sig i minutterne før ulykken i et sporinterval på 2 km, der skulle være blokeret for al indkørsel ved rødt signal, og først når Kalundborg-toget ved det efterfølgende signal udløste relæerne ved overkørsel, skulle de skifte til klar bane i det indtil da lukkede sporinterval.

Demonstrationen viste, at Kalundborg-togets fører var kommet så langt frem, at hans tog teoretisk kan have udløst det grønne lys. Har dette været tilfælde, er føreren af lyntoget »Vesterhavet«, lokomotivfører C. A. Müller, i god tro kørt ind i intervallet, og på grund af tågen har han først i sidste øjeblik fået øje på baglanterne på Kalundborg-toget. En effektiv opbremsning var da udelukket.

Det har endnu ikke været muligt at afhøre lokomotivfører Müller, men resultatet af politiets foreløbige undersøgelser vil nu blive tilstillet statsbanerne.

*Politiken d. 24/2 1961:*

Fra cand. mag. Andreas Simonsen har Politiken modtaget følgende indlæg:

Distriktschef Aksel Kristensens udtalelse vedrørende togulykken i Hedehusene, således som den blev bragt i Politiken i søndags, indeholdt et punkt,

der hos mig fremkaldte den største – først forførelse, så forundring.

Jeg har fuldt ud forstået, at distriktschefen kun har villet angive en mulighed. Men det, der her har interesse, er just dette, at et sådant forløb overhovedet kan tænkes.

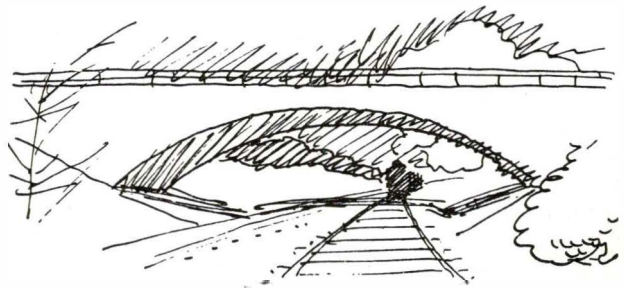
Distriktschefen forklarer først, at Kalundborg-toget formodentlig har mødt rødt lys fra indkørsels-signalet foran Hedehusene station, men på grund af tågen har kørt et stykke forbi signalet, før det fik standset, og at der herved automatisk er sket udløsning af grønt lys i det nærmest forudgående signal, således at det efterfølgende lyntog kørte frem.

Det hedder derpå: Hedehusene station, som på grund af tågen ikke kan se, at iltoget fra Kalundborg har passeret indkørselssignalet, men tror, at toget holder udenfor, stiller, så snart stationen har fået »fri bane« fra Kraghave Blokpost sit signal på »kør«. (Kraghave Blokpost er den første efter, d.v.s. øst for, Hedehusene).

Ud fra denne fremstilling synes det ikke at være det afgørende, at Kalundborgtoget muligvis fejlagtig har passeret et stykke forbi rødtlysende indkørselssignal; man får derimod det indtryk, at en katastrofe kunne indtræffe også uden nogen menneskelig reaktionsfejl, allerede som følge af systemet. Hvis nemlig et tog på en dag med usigtbart vejr korrekt passerer grønt-lysende indkørselssignal og derpå af en eller anden grund (f.eks. benyttelse af nødbremsen) nødsages til at standse på det sted, hvor nu Kalundborgtoget standsede – hvordan kan det så være sikker på at have rygdækning? Dels vil jo det lige passerede signal muligvis stadig lyse grønt, fordi Hedehusene station ikke kan se toget, men må antage, at det endnu ikke er passeret signalet – dels vil det forudgående signal automatisk have skiftet til grønt.

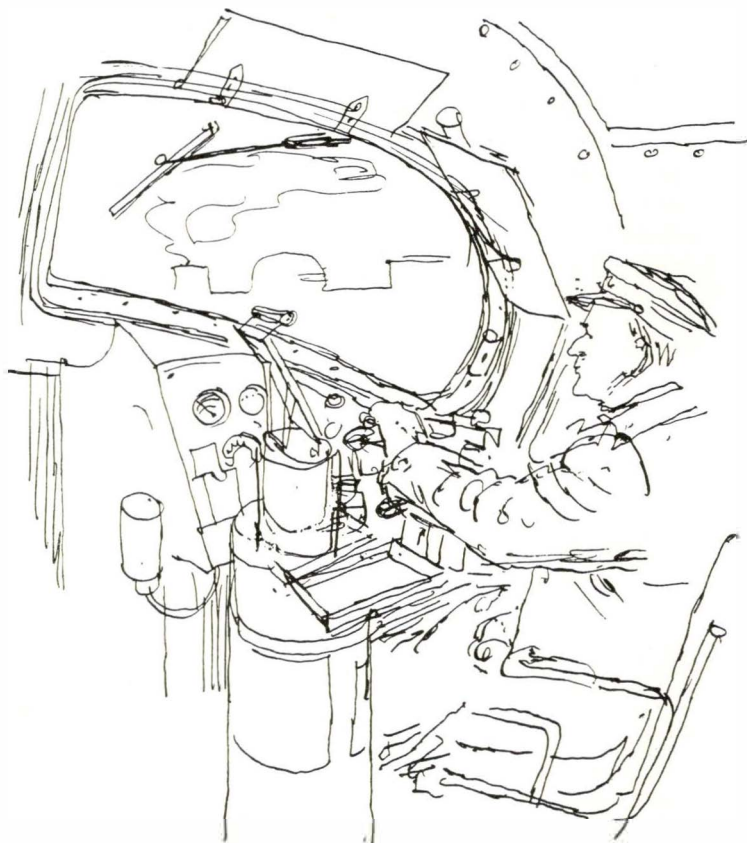
Der findes sikkert en forklaring. Det kan jo da ikke virkelig forholde sig sådan, at et tog, uden at nogen fejl begås, kan komme til at mangle rygdækning selv på en nok så kort strækning (og allermindst kan dette vel tænkes på en linie, der befærdes af tog, som kører så tæt efter hinanden og med så store hastigheder). En så grov systemfejl ville jo være lige så forførelende, som menneskelige fejlreaktioner er forståelige. Nej, en fejl af den art kan jeg ikke antage. Den forførelse, jeg umiddelbart følte ved læsningen, veg derfor også hurtigt for den formodning, at der simpelt hen i redegørelsen mangler en eller anden væsentlig oplysning.

Og det er da denne oplysning, jeg hermed anmoder om.



# Studieophold ved De Danske Statsbaner

*Vi bringer efterfølgende et indlæg fra den norske lokomotivfører Henry Glittum, som har gennemgået et MY-kursus. I sin organisations medlemsblad »Lokomotivmands Tiden« har han skildret sit studieophold.*



Ved utdeling av studiemidler 1960, ble undertegnede tildelt et stipendium som ble benyttet til et studieopphold ved De Danske Statsbaner.

Jeg kom til København den 2. november om morgenen og meldte meg for overmaskiningeniør i 1. distrikt, herr Ejner Hansen. Overmaskiningeniøren presenterte meg for seksjonsing. H. P. Hansen og 1. lokomotivmester Boesen som foresto utlevering av undervisningsmaterieell og ordnet med kjøreturer for de første dagene.

Da litrabetegnelse MY, MX og MO vil bli brukt i det etterfølgende skal jeg komme med en forklaring.

MY er et dieselelektrisk lok. vekt. 101,5 tonn, 16 syl. dieselmotor og 4 banemotorer. Kan sammenliknes med N.S.B.s Di 3b. MX er også et dieselelektrisk lok. vekt 89 tonn, 12 syl. dieselmotor og 4 banemotorer. Felles for begge disse er at de er utstyrt med General Motors motortype 567 c og to 3-akslede bogger.

MX avviker endel fra MY, men det skal jeg få omtale senere.

MO er en dieselelektrisk motorvogn med 2 dieselmotorer, 6 syl. 250 HK og to banemotorer.

De første dagene fikk jeg være med på MY lokene mellom København og Korsør, i persontog og godstog. Godstogene var på opptil 1000 tonn og persontogene var oppsat med hastigheter inntil 100 km/time. Etter min mening var både skinnegang og banelegeme av utmerket standard. Hva signalene angår skiller disse seg en del ut fra våre. Men danskerne har et spesielt signal ved kjøring over stasjoner. Signalet er en lysende vinkel som står med spissen opp

eller ned for hastigheter på henholdsvis 50 og 30 km/time. Videre en lysende, loddret stolpe for hastigheter over 75 km/time. Signalene var plasert på Hovedinnkjørsignalet mast. MY lok.ene var meget populære blandt personalet. For tiden var det 18 MY lok. stasjonert i 1.ste distrikt. Innen utgangen av 1962 er det meningen at all damp skal være borte.

Lørdag den 5. november begynte jernbaneskolens kurs på MY og MX lokomotivene. 15 danske lokførere samt undertegnede deltok i kurset. Lokførerne var fra Helsingør, Kalundborg, Slagelse, Korsør og København. De var i alderen 35 til 47 år. Ingen fikk delta i kurset uten å ha gjennomgått motorskolen i 7 uker, samt kjøring av MO motorvogner. Kurset var oppsatt på 96 timer. 45 timer elektrisk utrustning ved sek.ing. H. P. Hansen, 40 timer maskinlære ved avd.ing. V. E. S. Weng, og 11 timer trykkluft ved ing. P. B. Møller. Skoledagen var fra 0800 til 1400 med to pauser. I elektrisk utrustning ble elektriske strømskjemaer gjennomgått. Man benyttet seg av meget klare, utmerkede kopier. Man benyttet seg av farger, med piler for henvisning og fargeinnramming eller understrekning av releer.

I maskinlære ble det i stor utstrekning brukt lysbilder. Bildene var i farger, i rikt utvalg og var godt anskuelige. Motorens oppbygning, sleider og stempeler samt hovedregulatoren ble viet stor oppmerksomhet. Videre ble totaktprinsippet, forbrenning og smøring nøye gjennomgått. I trykkluftundervisningen ble det benyttet utmerkede fargeplansjer. Undervisningen foregikk ett er mitt skjønn i stort tempo, med undervisning og eksaminering avvekslende.

Som undervisningsmaterieell for øvrig fikk vi ut-



levert en bok med fargelagte snitt av motor og fyrkjele samt en del plansjer og tegninger. Det fulgte også med en egen betjeningsbok som omhandlet lokomotivets oppbygning og drift.

Etter avsluttet kurs var det to dagers avhøring av elevene, med to sensorer i hvert fag. En av sensorene var fra Dansk Lok.mands forening. Hver elev fikk 30 min. i elektrisk utrustning, 30 min. i maskinlære og 10 min. i trykkluft. Jeg gjengir nedenfor noen eksempler på spørsmål som ble gitt.

#### *Elektrisk utrustning.*

Eks. 1.

MY strømskjemaets oppbygning. Start av dieselmotor. Varmekjele, stopp og fylling.

Eks. 2.

MY jordslutningsreleet trer i funksjon. Utkobling av banemotor. Kompressor kontroll.

Tils. 15 spørsmål.

#### *Maskinlære.*

Eks. 1.

Dieselmotorens arbeidsprinsipp, sylindere og stempler. Varmekjelens vannomløpsregulator og servokontroll.

Eks. 2.

Dieselmotorens regulator. Varmekjelens oppfylling og start.

Tils. 10 spørsmål.

#### *Trykkluft.*

Eks. 1.

Sentrifugalregulator og trykkomstillere. Formål, innretning og funksjon.

Eks. 2.

Bremseprøve i hus.

Tils. 9 spørsmål.

Etter teoretisk avsluttet kurs ble elevene satt til å tjenestegjøre på lok. sammen med kjørelærer i 6 dager. (Kjørelærerne var lok.førere som var spesielt uttatt til dette). Etter den praktiske opplæring ble man tatt opp til kjøreprøve. Denne praktiske prøve måtte bestås før en fikk tjenestegjøre på MY eller MX lok. på egen hånd. Hvis man ikke besto prøven var det anledning til å ta en fornyet prøve.

Jeg kjørte sammen med kjørelærer på strekningen København-Kalundborg-København, på de Danske Statsbaners nye dieselelektriske lok. MX. D.S.B. hadde to av denne typen i drift. Etter hva det ble opplyst skulle danskene få ialt 45 stykker av MX-typen. En stor del av lokomotivenes deler ble laget ved danske verksteder. Boggiene blir bygget ved Frichs og banemotorene ved Triege. Det samme gjelder delene til MY lokene. MX lokomotivet var etter min oppfatning et meget behagelig lok. Det var bl.a. meget godt isolert mot støy i førerrommet. MX hadde en del tekniske avvikelser fra MY. Vekselstrømsgeneratoren var borttatt og varmekjelens vanntank var plassert under lok.et. Varmekjelen og kompressoren var plassert i motsatt ende av hva er tilfelle på MY lok.ene.

MX er videre utstyrt med et eget ventilatorsystem

og vannvarmer. (Vannvarmeren brukes når lok.et står hensatt). Vannvarmeren står i den ende som varmekjele og kompressor står på MY lok.et. Oppkoblingen var også en del annerledes. Man måtte følge nøye med på amperemeteret for i det hele tatt å merke denne. Det tog jeg var med på var imidlertid et lett persontog så det er mulig at oppkoblingen merkes bedre i et tyngre tog.

Luft for fram-bak manøvrering hadde disse lok. ene ikke, det var istedet anordnet elektriske kontaktorer.

Det ble opplyst at disse lok. ene var vesentlig billigere i anskafelse enn MY lok.ene, samtidig som de har et mindre ekseltrykk.

Under og etter kurs fikk jeg se en del revisjoner av dieselelektriske lok.- og motorvogner. Lokomotivene ble revidert ved verkstedet i lokremissen København. Boggiene ble revidert ved sentralverkstedet samme sted. Ved verkstedet i lokremissen Helgoland ble det foretatt mindre revisjoner på dieselelektriske motorvogner. Hovedrevisjonen på disse ble foretatt ved sentralverkstedet.

Jeg var også heldig og fikk overvære en fullstendig atskillelse av et dieselelektrisk lok. etter 600 000 kms løp. Alle motorens deler kunne derved studeres inngående. Dette var meget lærerikt, idet jeg fikk se såvel demontering som montering.

Ved Helgoland fikk jeg også anledning til å se en del revisjonsarbeid på dieselelektriske motorvogner. Her fikk jeg også se en del arbeider i prøvebenk, bl.a. justering av Bosch brennstoffpumper.

Jeg vil få lov å nevne at jeg på alle hold, i Generaldirektoratets maskinavd. hvor jeg hilste på kontorsjef J. P. Andersen, i administrasjonen for 1.ste distrikt og blant personalet ble møtt med en enestående velvilje og hjelpsomhed. Alt undervisningsmaterieell som ble benyttet under kurset fikk jeg beholde til videre studium. eg er meget takknemlig for den behandling jeg fikk og den forståelse jeg ble møtt med.

Det inntrykk jeg fikk under kurset var at den danske lokomotivfører får en grundig utdannelse. Jeg er videre kjent med at Generaldirektoratet har nedsatt en komité som bl.a. har til oppgave å tag seg av utdannelsesspørsmålet. Etter mitt syn legger de Danske Statsbaner stort vekt på nettopp dette spørsmålet.

Til tross for de mange gjøremål fikk jeg tid til å sette meg litt inn i danskernes lønns og arbeidstidsbestemmelser, som det imidlertid ikke blir anledning til å komme inn på ved dette høve.

Til min store glede ble jeg innbudt til Helgoland lok.føreravd. og Dansk Lokmandsforening, avd. 9's jubileumsfester, men fikk dessverre kun anledning til å deta ved den førstnevnte, men det var til gjengjeld en overmåte hyggelig fest. Det ble blant annet servert erter, kjøtt og flesk. Meget norsk mat – men uten poteter.

Mitt 5 ukers opphold i Danmark sammen med danske kolleger på skolebenken, i praktisk arbeid og i festlig lag var en stor opplevelse, så rik at det er vanskelig å finne ord for hva man føler.

Stipendieoppholdet var en meget interessant tid, som jeg er meget takknemlig for.



# Ny hovedbanegård i Braunschweig



Med vinterkøreplanens ikrafttræden den 20. oktober 1960 blev den nye hovedbanegård i Braunschweig taget i brug. Den betragtes som et af DB's smukkeste, mest moderne og største bygningsværker i nutiden; og dermed er et af DB's største byggeprojekter efter den anden verdenskrig fuldenendt.

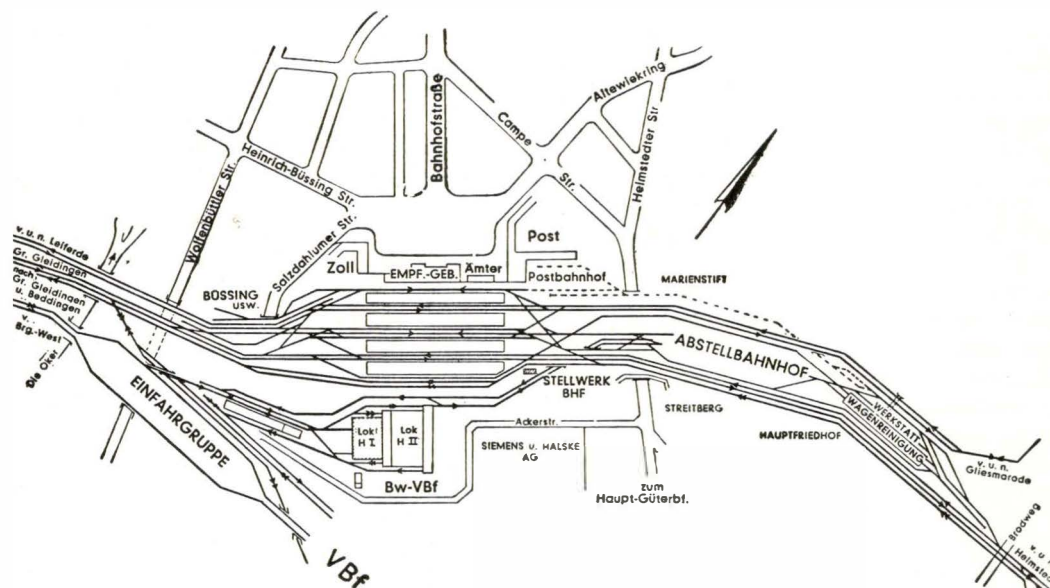
Den nye banegård er i modsætning til den gamle, som stammede fra 1838, bygget som gennemgangsbane-

gård og forsynet med de mest moderne tekniske og driftsmæssige indretninger. Gennem en fleretagers modtagelsesbygning (fig. 1), når man gennem en bred persontunnel til de fire mellemperroner, medens der er en særlig tunnel for rejsegods og postforsendelser med skrå opkørsel til perronerne. Til gnidningsløs afvikling af den intensive togdrift er anlagt omfangsrige sporanlæg, der betjenes af en central-

kommandopost som vist på fig. 2.

I hele banegårdsområdet ligger 40 km spor og 300 sporskifter. Hele banegårdsanlægget er dimensioneret, så man er i stand til at ekspedere 10.000 rejsende i timen.

Braunschweiger hovedbanegården er baseret på den stærkt stigende trafik på hovedlinien Paris-Köln-Hannover-Berlin, og som vil få et stort omfang, såfremt Vest- og Østtyskland genforenes.



Oversigtsplan over sporanlæggene på den nye Braunschweiger hovedbanegård i Vesttyskland.

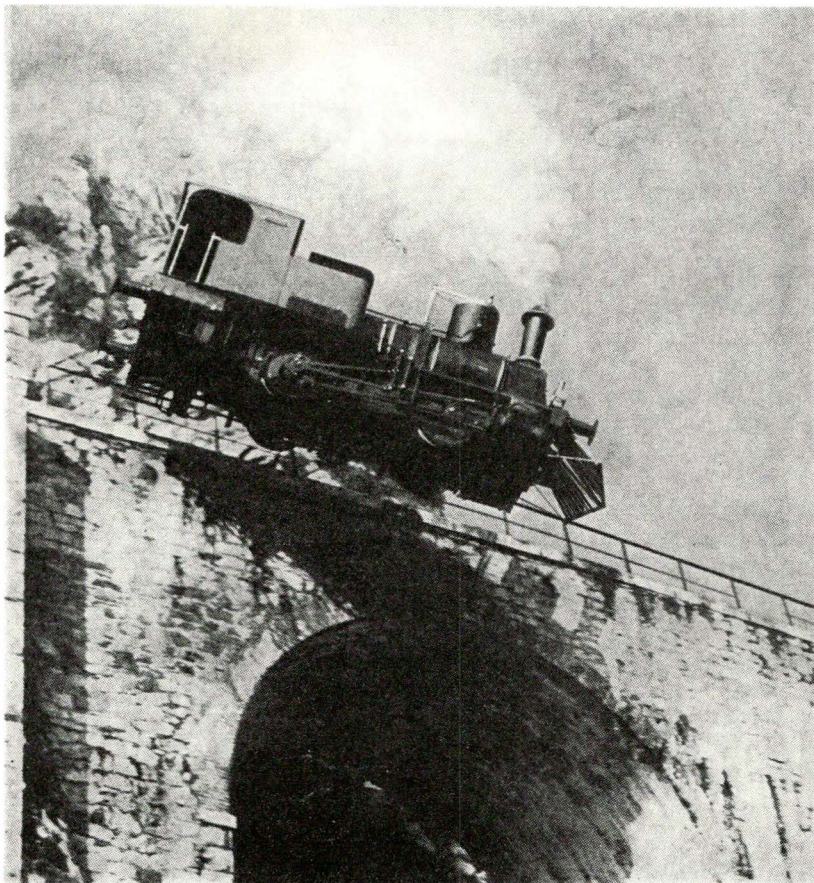


## En jernbanens Wild-west-film fra Norditalien

En ny italiensk film »La Strada dei Giganti« vil formentlig snart nå til Danmark. Den adskiller sig fra den hidtidige italienske filmproduktion, vi har set med mange kunstnerisk, værdifulde præstationer, ved at være en wild west-film, optaget i Apuaner Alperne i Piemont ved Toscana. Der er både helte og skurke i filmen, en billedskøn værtinde i en saloon efter amerikansk mønster med svingdøre. Handlingen udfolder sig med en stigende spænding og beretter om en ung amerikansk ingeniør, der i sidste århundrede anlagde en jernbanelinie i det vildsomme bjergterræn.

Hans arbejde bliver saboteret af de onde, som i dette tilfælde er østrigske soldater i hvide uniformer fra datiden. Denne fremstilling af østrigerne som overfaldsmænd vil sikkert få den politiske strid mellem Østrig og Italien om det tidligere østrigske Lombardiet, nu Norditalien, til at blusse op med fornyet styrke.

I filmen er »de gode« italienske patrioter, som arbejder for den amerikanske baneingeniør, og »de onde« østrigere forsøger gennem sabotage



at ødelægge hans værk, men i sidste øjeblik bliver anslaget forhindret. Det sker ved indsættelsen af italienske Bersagliere, skarpskytter, som går frem og tilintetgør fjenden, ligesom det 7. amerikanske kavalleriregiment i filmen om Broen Kwai. I denne film bliver broen sprængt

i luften, netop da toget kørte over den, men slet så dramatisk er den italienske wild-west'er dog ikke.

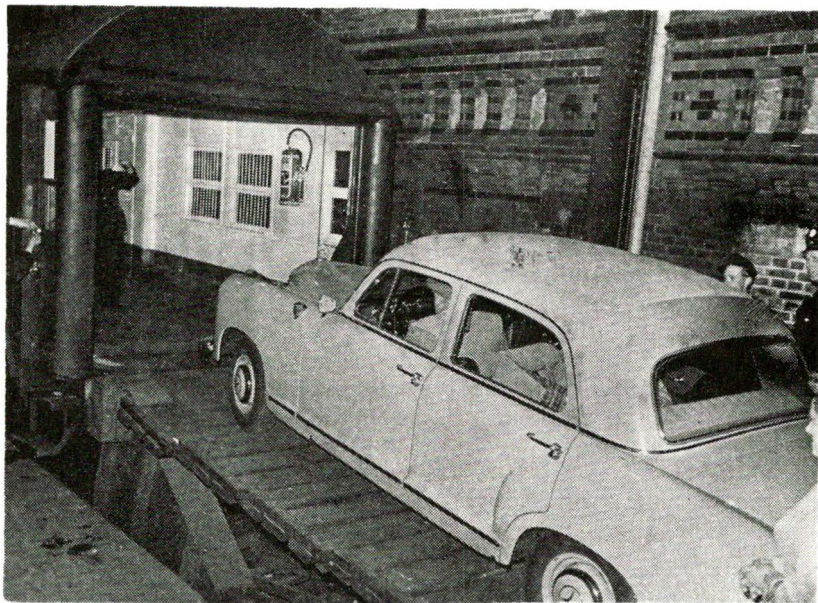
Det dramatiske højdepunkt her er, at et 40 ton tungt lokomotiv ved sabotage kører ud over kanten på en bro og styrter, hvæsende for fuld damp, 150 meter ned i afgrunden.

## Bilen pr. jernbane

Tyske Forbundsbaner har haft meget held med ideen at transportere personbiler som rejsegods med særlige biltog fra Hamborg til Basel/Chiasso og fra Grossenbrode til München. Derfor er det nu bestemt, at man for første gang vil køre biltog om vinteren i tiden fra december til marts mellem Hamborg og München.

De store godsvogne, beregnet til biltransport i to etager, var dels for kostbare og dels vanskelige at manøvrere biler ind og ud fra, så der skete skader. Man har derfor taget en ny type godsvogne til biler, som ses oven for, i brug. Her kører bilerne ind gennem den åbnede endevæg.

Det nyeste på denne biltransportområde er godsvogne, der har kørt i Kattegat-ekspressen fra Frederiks-



havn til Hamborg siden i sommer. De har dog ikke været så stærkt benyttet af bilister, og man regner

med, at der vil gå nogen tid, før denne rute er blevet rigtigt kendt og indarbejdet.



### Tjenestetidsbehandling

»Vore medlemmer ser med stor interesse hen til dagen for offentliggørelse af tjenestetidskommissionens betænkning«. Således står der i de to første linier i lederartiklen i DLT for 5. februar 1961, og det er der jo ingen tvivl om, at lokomotivmændene gør. Der er dog en stor afdeling i 2. distrikt, der efter min mening er ved at så en vis tvivl i dette arbejde, her afholder man afstemning om enkelte ting, som er sivet ud om ophold og tjenestetid, som er indeholdt i denne betænkning, det erkendes åbent og ærligt fra afdelingens side, at det kun er for at beholde den engang opnåede kørsel ved depotet, at man ønsker visse omgælder, men det, der for mig og mange andre er det forkerte i denne fremgangsmåde, er, at man diskuterer og holder afstemning over noget, som endnu ikke færdigt i betænkningen, altså ønsker man at påvirke dette arbejde i negativ retning, og det må og skal dog ikke være rigtigt. Håber man i afdelingen kan se det forkerte i fremgangsmåden og få denne afstemning annulleret, således at hovedbestyrelsen ikke skal beskæftige sig med egoistiske synspunkter, men i stedet vide, at man står bag hovedbestyrelsen med mottoet »Enighed, Kundskab, Hjælp«.

*Padborg, 19-2-1961.*

*Arne Clausen, lokomotivfører, Padborg.*

### En fagforeningsdelegation i Paris

En østrigsk fagforeningsdelegation var fornylig i Berlin og havde en lang samtale med de faglige ledere, som først ledsagede delegationen på en tur rundt i Berlin. Om denne tur beretter delegationens deltagere følgende:

*80 millioner tons murbrokker fjernes*

På vor tur så vi en stad, der var fuld af liv, med livlig trafik, med tro på fremtiden og under genopbygning efter en storstilet plan. Højhuse med skinnende glasfronter, store byggepladser og brede gader beherskede billedet. For godt 10 år siden var dette en øde ruinhob, fuld af grus og murbrokker. Hvert tredje hus i Berlin var ødelagt. 70-80 millioner tons grusbunker, som »Tusindårsriget« havde efterladt Berlinerne, måtte fjernes. Det var mere end i samtlige andre tyske byer. Siden er der genopbygget 160.000 boliger, men der mangler endnu 200.000. Berlins kommunalbestyrelse bygger hvert år 20.000 boliger. For at gøre trafikken flydende, er der påbegyndt en autobane-ring rundt om den indre bykerne. Herfra udgår fire tangentgader til de ydre bydele. Man går planmæssigt tilværks, fuld af tillid og tro på fremtiden.

*15000 vestberlinere arbejder i østzonen*

Under samtalen med Berlins faglige ledere i den tyske Landsorganisations hus blev vi klar over, at vi befandt os på en politisk brændende front. Men der er ingen skranke mellem Øst- og Vestberlin. Ca. 15.000 vestberlinere har deres arbejdsplads i Østberlin, men ca. 40.000 østberlinere arbejder i Vestberlin. Kommunisterne forsøger med alle midler at trænge ind i de vesttyske fagforeninger og at

underminere fagbevægelsen, så den kan blive »moden« for den kommunistiske Berliner-politik. De erklærer, at Berlin skal blive en »fri stad« midt i det sovjetbesatte område og uden nogen beskyttelse fra Vesttysklands side. De vil altså i praksis prisgive Berlin til de politiske kvælningsmanøvrer fra østzonens side. Men arbejderne: Berlin er realistiske og lader sig ikke bluffe af kommunisternes misbrug af fredspropagandaen og deres øvrige floskler. For fagforeningerne i Berlin har ordet frihed en ganske konkret mening. De oplever daglig det modsatte af organisationsfrihed, tanke-, forenings- og talefrihed i den østlige zone. De ser angsten, mistilliden mellem mennesker indbyrdes, de kommunistiske udbytningsmetoder og det politiske terrorsystem, der udøves af en klike af magthavere, som forvrænger deres diktatur gennem plakater og opslag overalt i byen til det påståede »arbejderklassens herredømme«. Berlins arbejdere er klar over, at det gælder om at holde kommunismen nede, og at man ikke skal gøre østzonens magthavere indrømmelser, der vil ende med at svække det frie Berlins stilling og forberede den fuldstændige likvidation.

*Besøg i Østberlin*

Hvordan der så ud på den anden side af sektorgrænsen fik vi lejlighed til at se under et kort besøg derovre. Byggevirksomheden er meget ringere, og de nye bygninger kan slet ikke måle sig med den storslåede byggemåde i Vestberlin. Butiksvinduerne gør et fattigt og sølle indtryk, selv i Stalin-Alle. Trafikken er svag, og i mange gader findes der stadig ruiner. Menneskene virker påfaldende deprimerede og fattige. Modsatningen til Vestberlin er slående. Herovre mangler man helt Vestberlins pulserende liv og friske impulser. Kun de unge mennesker i uniform ser egentlig tilfredse og selvbevidste ud.

*Berlins fremtid*

Berlins stilling er uholdbar i længden. Berlin er en enhed, men er samtidig delt i to verdener, der står stejlt overfor hinanden. Berlins tilværelse som en ø midt i den sovjetbesatte zone skaber den økonomiske vanskeligheder, der kun kan overvindes ved en kraftig støtte fra Vesttysklands side. Berlinerne selv ønsker en ændring i denne uholdbare tilstand, men denne ændring må ikke betyde en forværring af stillingen, således som de russiske forslag tilsigter. Modstandskraften i Berlins befolkning er beundringsværdig. Det gælder især arbejderklassen. I det lange løb vil de dog kun kunne holde skansen, hvis de støttes af den frie verdens solidaritet. Det må arbejderne i de demokratiske lande være klar over. Kampen for at bevare et frit Berlin er også en sag, der angår de frie arbejdere i hele den øvrige verden.

### Landsoplysningsudvalget

*Tysklandsrejsen og besøget på Frichs.*

Generaldirektoratet har ikke kunnet imødekomme udvalgets ansøgning om, at deltagerne i ovenstående arrangementer får deres familiefriпас holdt uden for det årlige antal hvad angår tysklandsrejsen, medens generaldirektoratet derimod vil stille sig velvilligt med hensyn til det sidste arrangement.



## Nu kommer tunnelen under Kanalen

Vi har tidligere omtalt de mange og langvarige tekniske og økonomiske undersøgelser, der er foretaget vedrørende bygning af den længe ventede tunnel under den engelske kanal. Det endelige projekt er nu tiltrådt af de fransk-engelske teknikergrupper, og forslaget ligger til endelig vedtagelse i det britiske transportministerium.

Det økonomiske spørgsmål løses på den måde, at Suez Canal Company tegner sig for 30 pct. af aktierne og udgiften, andre 30 pct. overtages af det engelske Kanal-selskab, og 30 pct. er skaffet til veje gennem Frankrigs statsbaner, mens resten udbydes til privat kapital.

I korthed går det tekniske ud på, at tunnelen bygges med dobbelt jernbanespor og er beregnet til el-banedrift. Tunnelen skal udgå nær Dover på den engelske side og ved Calais i Frankrig. Biler transporteres gennem tunnelen på særlige jernbanevogne, og turen under Kanalen vil vare mellem femten og tyve minutter.

## Bliv medlem af en sports- og lystfiskerforening

Dette har vi sagt til mange lystfiskeinteresserede, når vi hører, at de ikke er tilsluttet en Sports- og Lystfiskerforening.

I de fleste tilfælde kan vi på forhånd også sige, hvad de ville svare:

Hvilken fordel har jeg af at tilslutte mig en forening, – jeg har jo tilstrækkelig adgang til at fiske ved stranden, når jeg har lyst, og vil jeg fiske i en eller anden sø, så kan jeg næsten altid leje en båd med fiskeret, så jeg behøver ikke at være medlem af nogen forening. Hvorfor skal jeg betale et årligt kontingent for noget, som jeg alligevel har gratis?

Enhver sportsfisker, organiseret eller uorganiseret, der fisker fra kysterne, er på jagt efter havørreden, og er stolt, når det lykkes at fange et eller flere eksemplarer af denne prægtige fisk.

Men årsagen til at denne fisk bliver hyppigere og hyppigere skyldes udelukkende, at der udføres et meget stort og bekosteligt arbejde med udsætning af yngel på de gunstigste steder i åer og fjorde samt langs vore kyster.

Men yngel og sættefisk er ikke gratis!

Det koster mange penge, – og pengene kan kun indgå fra de sportsfiskere der nyder godt af denne fiskerigdom, d.v.s. udelukkende fra medlemmerne.

Derfor må enhver føle sig moralsk forpligtet til at yde sit bidrag til ophjælpningen af fiskebestanden, ved at tilslutte sig en forening under Danmarks Sportsfiskerforbund.

Det er jo ikke nok at fiskene udsættes. De skal også have lov at yngle i fred og ro, og derfor må fredningsbestemmelser fastsættes. Disse bliver til ved et samarbejde mellem Fiskeriministeriet og de interesserede institutioner, hvor Danmarks Sportsfiskerforbund spiller en stor rolle.

Dette er de vigtigste argumenter for den moralske forpligtelse enhver udøvende sports- og lystfisker må

have til at tilslutte sig en forening under Danmarks Sportsfiskerforbund, når han fisker efter fisk, som han notorisk ved kun findes så talrigt på basis af et stort arbejde af denne organisation.

Det er ganske simpelt hjælp til selvhjælp. Jo flere der er med i arbejdet, desto større bliver chancerne for at få gevinst.

Som man kan se, gøres der meget, og det er bekosteligt. Bliv medlem af Statsbanernes Lystfiskerforening, som kan byde på mange fordele, f.eks. kan der uden nogen udgift for medlemmerne fiskes i den skønne og fredfyldte Farum Sø, hvor foreningen har en 14 fods jolle med dam for agnfisk. Imens vi taler om ferskvand, må vi ikke glemme Utterslev Mose, hvor man for blot et ringe beløb som 1 kr. pr. dag kan fiske efter de eftertragtede gedder, eller er man på tur i Jylland, kan der fiskes i den store Tange Sø, hvor næsten alle ferskvandsfisk er, og hvor der står en hytte med 8 køjepladser og køkken til rådighed mod en betaling å kr. 2,00 pr. køje – det kan da siges at være billigt. Endvidere fås der altid rabat i åer og søer, der ejes af andre foreninger og private mod forevisning af medlemskort.

I saltvand kan Statsbanernes Lystfiskerforening byde på følgende: fællesture, i form af leje af store både, som f.eks. ture ved Præstø, Stignæs og Skelskør, eller med båd fra Helsingør og ikke at forglemme foreningens egen kutter, som er stationeret i Svanemøllebugten, hvorfra vi kan fiske 8 mand mod en moderat pris.

Skulle der nu være nogle med interesse for sagen, da meld Dem ind i Statsbanernes Lystfiskerforening, hvor alle DSB ansatte er velkomne. De kan blot henvende Dem hos foreningens bestyrelse:

ÆGir 2009 og SØborg 7927,

hvor vi gerne giver nærmere oplysninger.



Tak

Hjertelig tak for al venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfører C. M. Jørgensens død og begravelse.

Tak for fanens tilstedeværelse.

Astrid Jørgensen

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Schertiger-Nielsen, lokomotivfører, Gb.

## NYE ADRESSER

Århus afdeling:

Kassererens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangsalle 20, Århus.

Esbjerg afdeling:

Kassererens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører H. M. Barlo, Østergade 53, 2. th. Esbjerg.

Foreningens sekretær:

Lokomotivfører K. B. Knudsens adresse ændres til: Smaragdvej 4, Herlev.





Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/3-61.

Lokomotivfører (12. lkl.):

- A. J. Lassen, København Gb., i København Gb.
- V. F. Ø. Falkenskov, Helsingør, i Helsingør.
- W. U. Nielsen, Helsingør, i Helsingør.
- H. E. Olsen, Helsingør, i Helsingør.
- H. H. P. R. Andersen, Helsingør, i Helsingør.
- B. E. J. Jellingsø, Helsingør, i Helsingør.
- J. A. H. Hansen, Helsingør, i Helsingør.
- L. V. Kruse, Helsingør, i Helsingør.
- P. R. V. Andersen, Helsingør, i Helsingør.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/3-61.

Lokomotivfører 12. lkl.):

- M. T. Haulrig, København Gb., til Roskilde.

Uansøgte forflytninger pr. 1/3-61.

Lokomotivførerne (12. lkl):

- C. L. Knudsen, Helgoland, til København Gb.
- B. W. Hofmann, Helgoland, til København Gb.
- I. J. Christoffersen, Helgoland, til København Gb.
- R. C. Hansen, Helgoland, til København Gb.
- T. I. Jensen, Helgoland, til København Gb.
- E. T. V. Holm, Helgoland, til København Gb.
- H. E. Jensen (Østenskov), Helgoland, til København Gb.
- P. E. Hinsby, Helgoland, til København Gb.
- F. A. Knudsen, Helgoland, til København Gb.
- K. A. Hansen, Helgoland, til København Gb.
- A. G. Sørensen, Helgoland, til København Gb.
- O. Christoffersen, Helgoland, til København Gb.
- J. A. Sindahl, Helgoland, til København Gb.
- P. K. Christiansen, Helgoland, til København Gb.
- J. R. T. Nielsen, Helgoland, til København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1/3-61.

Lokomotivførerne (12. lkl):

- A. G. Schmidt, København Gb., til Helgoland.
- A. F. Christensen, København Gb., til Helgoland.
- G. R. Nielsen, København Gb., til Helgoland.
- B. W. Gutte, København Gb., til Helgoland.
- K. L. Jensen, København Gb., til Helgoland.
- V. O. Krog, København Gb., til Helgoland.
- H. Stokholm, København Gb., til Helgoland.
- B. Mikkelsen, København Gb., til Helgoland.
- P. G. Pedersen, København Gb., til Helgoland.
- K. E. Jensen (Bjergby), København Gb., til Helgoland.
- P. E. Pedersen (Klint), København Gb., til Helgoland.
- Erik Christensen, København Gb., til Helgoland.
- G. F. Petersen, København Gb., til Helgoland.
- K. E. B. Jørgensen, København Gb., til Helgoland.
- P. Noltensmejer, København Gb., til Helgoland.
- E. C. L. Christiansen, København Gb., til Helgoland.

Overgået til stilling som kontorassistent efter ansøgning pr. 1/3-61.

Lokomotivfører (12. lkl):

- E. Knudsen, Ålborg.

Afsked.

Lokomotivførerne 12. lkl.):

- A. F. Jensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/4-61).
- H. N. Hansen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30/4-61).

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører J. F. Clausen, Jyllandsvej 79 A, 1. Fredericia.

## MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1/2-61.

Fhv. lokomotivfyrbøder John Nielsen (Agger), Hvidovrevej 257 B, 2. Hvidovre.

## Byttelejlighed

Århus - København.

Meget stor moderne 2 værelses midt i Århus, leje 317 kr. pr. md. med varme, forudbetaling 750 kr., stort spisekøkken med el-komfur og køleskab, stort badeværelse med karbad og el-vaskemaskine, ønskes byttet med tilsvarende 2-værelses moderne i København.

Fru Bech, Christiansgade 18, Århus, tlf. 26409, efter 1. marts: Central 1448 (lokal 562).

## Funktionsvederlag

Rettelsesblad til lommebogen side 15

Funktionsvederlag pr. dag:	Funktion udført i			
	10. lkl.	12. lkl.	15. lkl.	18. lkl.
7. lkl. grundløn	309.041 ø.	453.699 ø.	812.055 ø.	1640.548 ø.
7. « 1. tillæg	210.411 ø.	355.068 ø.	713.425 ø.	1541.918 ø.
7. « 2. «	98.630 ø.	243.288 ø.	601.644 ø.	1430.137 ø.
7. « 3. «	111.781 ø.	144.658 ø.	503.014 ø.	1331.507 ø.
7. « 4. «	98.630 ø.	98.630 ø.	391.233 ø.	1219.726 ø.
7. « 5. «	177.534 ø.	98.630 ø.	292.603 ø.	1121.096 ø.
12. « grundløn	—	—	358.356 ø.	1186.849 ø.
12. « 1. tillæg	—	—	193.973 ø.	1022.466 ø.
12. « 2. «	—	—	164.384 ø.	844.932 ø.
12. « 3. «	—	—	164.384 ø.	680.548 ø.
12. « 4. «	—	—	292.603 ø.	503.014 ø.
15. « grundløn	—	—	—	828.493 ø.
15. « 1. tillæg	—	—	—	519.452 ø.
15. « 2. «	—	—	—	295.890 ø.
15. « 3. «	—	—	—	309.041 ø.



**PHILIP W. HEYMAN <sup>A/s</sup>****KONSERVES**

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehuset

**<sup>A/s</sup> Kulimporten Dania**H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443**<sup>A/s</sup> RONDO RADIO** Byens største udvalg  
Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04  
i **FJERNESYN***Fionette***AARHUS****Hotel »Kragelund«**Højbjerg  
Telefon Aarhus 7 09 00**Aarhus Amtstidende****<sup>A/s</sup> COORDINA****HERNING**

Alt i fugle, frø fisk og rekvisitter

**»Amazone«**Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464  
en forretning med liv i**STRUER****<sup>A/s</sup> Struer Kulimport**

Tlf. 777

**N. C. JENSENS EFTF.**Jes Øst-Jacobsen  
URMAGER OG GULDSEDMED  
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv. Reparationer udføres

**Den lave butik med de små priser**  
Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning . Telf. 443

**ESSO Service Station**

Johs. Nøhr

FONNESBECHSGADE 16  
Herning . Telefon 407

Stort udvalg i møbelstoffer. Vi giver Dem gerne uforbindende tilbud på ommontering af Deres møbler - for en forholdsvis beskedne udgift kan Deres stue få et nyt og mere interessant udseende.

**H. P. Rasmussen**Møbelpolstrer  
Banegårdspladsen 37, Aarhus  
Tlf. 3 44 58**D. S. B.**kører altid i  
Haandværkerforeningens  
Restaurant og Selskabslokaler  
Aarhus Tlf. 2 02 33**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**Skræderi  
og  
konfektion  
Ryesgade 27, Aarhus  
Uniformer af enhver art leveresTelefon  
Aarhus 2 3720Leverandør  
til DSBLindt-æsker og plader  
Sveitsiske æsker og plader  
**CHOKOLADEFORRETNINGEN**  
Trøjborgvej 2  
V/ S. E. SØRENSEN  
Telefon Aarhus 6 88 36

Tandlæge

**J. E. WINTHER**Søndergade 32 . Aarhus  
Tlf. 3 16 48Eksklusive kaffeblandinger  
direkte fra importør  
**KAFFEN**

- bedre end De er vant til er fra

**KAFFEHUSET**v. Rutebilstationen . Hj. af Fredensg.  
og Sdr. Alle . Telefon 2 25 47**Kjeldsens Køreskole**m/ Volvo Amazone  
Tausevej 98 - Aabyhøj  
Telefon 5 52 26**Aarhus »ARTOL«  
Renseri**Clemensstræde 7  
Tlf. 3 00 30

De ringer -

Vi bringer -  
kvalitet hos den frie Købmand  
**SV. AA. MORTENSEN**  
Købmand  
Schleppøgrelsgade 12 . Aarhus  
Tlf. 2 64 60**HVILEHJEM**Ældre mennesker kan få ophold  
under venlige og betryggende  
forholdDet Hvide Bånd's Hvilehjem, Risskov  
v/ bestyrerinde  
Fru Magda Thomsen  
Telefon Aarhus 7 88 97Alt i Isenkram - Køkkenudstyr - Glas  
Porcelæn - Gaveartikler**Udstyrmagasinet**Guldsmedegade 8 - Århus  
Telefon 3 51 80

Th. Pedersen's eftf.

**OVE EBBESEN**Urmager og optiker  
Nr. Alle 81-83 - Telf. 28447  
**AARHUS****CYKLEFORRETNINGEN**Jordbrovej 4 (overfor posthuset)  
Alle reparationer udføres  
sæmvtighedsfuldt  
Aflæg os et besøg og se vort store  
udvalg i CYKLER  
J. Sørensen - Tlf. 674 81**Armo Scooter-Service**1. kl.s reparationer udføres  
med specialistens garanti  
Fr. Alle 50. Aarhus. Tlf. 31071  
Vespa udlejning**Her er Deres maler**Elo Dan Olsson  
Malermester  
E. Warmingsvej 37  
Århus - Tlf. 2 49 62**Viby Blomster**Kongevej 20  
Tlf. Viby 4 39 08

Buketter

Kranse

Dekorationer

leveres

overalt



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



- i det lange løb vil De synes bedst om

**ALBANI PILSNER**

**AARHUS**

**E.B.M.**

Østergade 1 - Aarhus

Tandlægepraksis påbegyndt

**Tandlæge P. Rasmussen**

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus  
Telefon Aarhus 5 51 05

KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

**Moesgaard Skovmølle**

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt  
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 211 44

Specialværksted for engelske og  
tyske fjernsyn

Særlig udstyr for  
hjemme service

Kør med

**HASLE TAXA**

Telf. Aarhus 56544

**Varme - Kulde - Lyd - Isolering**

**OLAF BAHN**

Telefon 35652

Forhandler af vakuum til hulmur-isolering

»Spirella«

Fruerne anbefales vor individuelle måltagning  
til korset, hofteholder og busteholder hos  
»Spirella« korsetiere

Fru C. Frederiksen - Michalsensgade 4. 1ste  
Aarhus - Telefon 2 40 16

Alt taler for  
**Vespa**



Alle taler for  
**Vespa**

v. E. Skaaning · Studsgade 31 · Telf. 2 21 48

**Frugt- og Grøntforretningen**

Marstrandsgade 14  
Aarhus - Telefon 24773

**NIMBUS BUDENE**

Frode Nielsen

Såvel stort som småt - biler og motorcykler  
vogne indtil 2½ tons

Samsøgade 4

Telf. 2 33 88

**KALUNDBORG**

**N. JENSENS SØNNER**

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

**VARE-MESSEN**  
BUUR-KNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

**H. RASMUSSEN . Gartner**

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

Kalundborg

Fællesbageri

**J. Kjær Christensen**  
aut. installatør

Kordilgade 4 · Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

**Viggo Hansen**

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

**Beiers TAPET & FARVER**

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

**NYBORG**

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

**N. URBAN SØRENSEN**

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

**NØRREGADES KIOSK**

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

**½ C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

**Varme - Kulde - Lyd - Isolering**

**OLAF BAHN**

Telefon 35652

Forhandler af vakuum til hulmur-isolering

**Windsor Nørregade 20**

Telf. 1811

Herre- og Drengeskivpering

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse  
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.  
v/ Slottet · Tlf. 171

**FREDERICIA**

**BOGTRYKKERIET**

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen · Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser  
Festsange - Telegrammer

**NYBORG DAMPVASKERI  
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

**Centralværkstedernes  
Marketenderi**

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

Driftsudvalget.

**LOCKEY - Milano**

