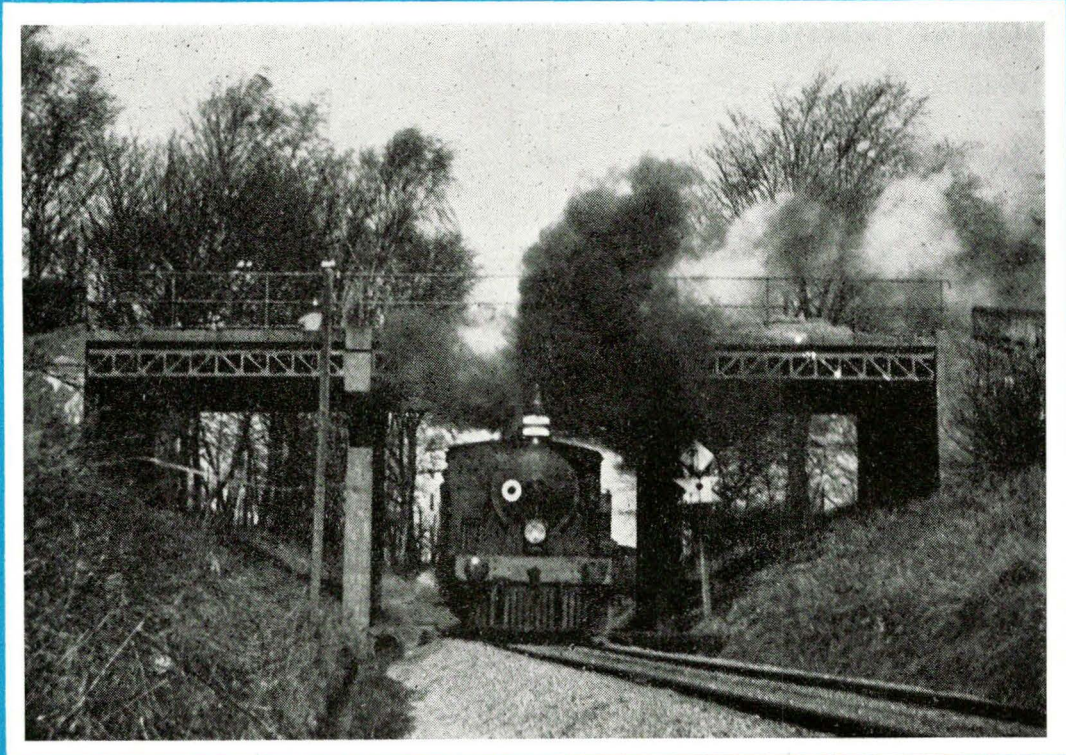


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 9 . 5. MAJ 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Til sommerhuset!!

- ✧ Støbning af grunde
- ✧ Kloakering
- ✧ Brøndgravning
- ✧ Septiktanke
- ✧ Dræning
- ✧ Terrasser
- ✧ Fliser leveres

Holger Rasmussen

Veddinge Bakker pr. Asnæs
Telefon 66

Djurslands SKÆRVEFABRIK



Rosmos St.

Telefon Balle 152 og 120

Postadresse: Balle



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

— den uovertrufne Kvalitet

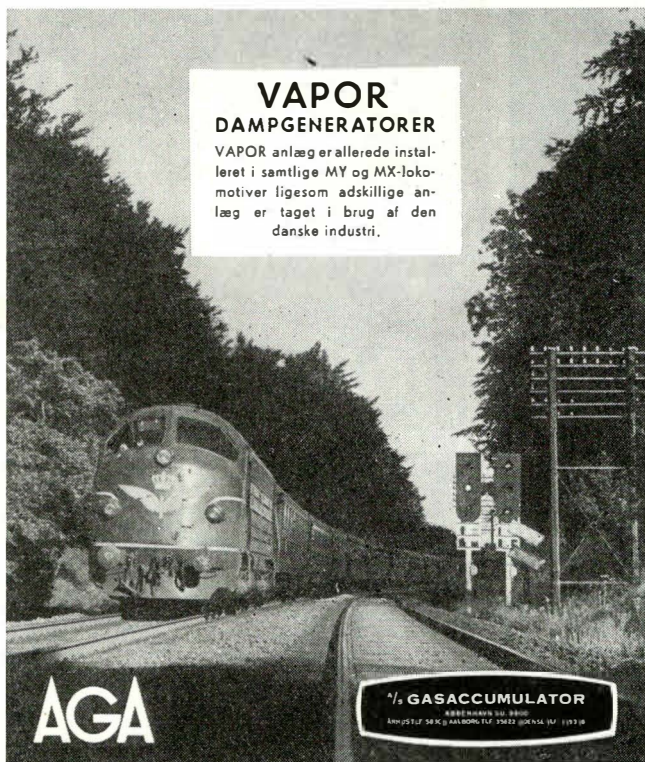
A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Brædder

og tømmer i alle dimensioner,
døre og vinduer, nye og brugte. Isoleringsplader,
tagpap, søm m. m. sælges.

Ledøje Mølle pr. Ballerup - Tlf. Ledøje 111

K. PEDERSEN - P. BRANDIS



VAPOR DAMPGENERATORER

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

AGA

1/2 GASACCUMULATOR

AGFA-AGFA 111 1111
AGFA-AGFA 111 1111

PHILIP W. HEYMAN 1/2 KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehjemmet



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9 - 61. ÅRGANG

5. MAJ 1961



Indhold:

Dagsituationen	131
Nærtrafikken	132
Jernbaner og industri i Afrika ..	133
Shay lokomotiver	136
Fra medlemskredsen - MO 1997	138
Samarbejdsudvalg	138
Nødforbindelse til Bornholm ..	141
Personalia	141

Forsidebillede:

Tog på Næstved-Præstø-Mern
Jernbane under udkørsel fra Præstø.

Foto: S. Jørgensen, Helsingør.



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.

Dagsituationen

Der er fortsat arbejdskonflikt herhjemme. For »jernets« vedkommende er der udsigt til en afslutning af den strejke, som ikke er lige populær. Fra hovedorganisationernes side anbefales det medlemmerne at stemme ja til det forlig, man er nået til gennem en serie enerverende og særdeles vanskelige forhandlinger. For transportgruppen ser situationen imidlertid broget ud. Der er ikke kommet skred i forligsbestræbelserne endnu, og imens løber konflikten videre. Det sker ikke uden episoder.

I Århus har politi med stave ryddet kajen, hvor Halmstad-færgen lægger til, og uansvarlige elementer har været i færd med at sabotere færgelæjet. I København og Rønne har man fået del i episoderne gennem de hindringer, havnearbejderne har skabt for ind- og udlosningen af gods til og fra statsbanefærgen »Freia«, som midlertidigt på regeringsordre opretholder forbindelse til Bornholm med passagerer og livsvigtigt gods. Strejkende har hindret benzinbiler i at forlade Prøvestenen i København med benzin og olie ved simpelthen at sætte sig på vejbanen, så bilerne ikke kunne passere. Og det seneste er, at en bilimportørs funktionærer kørte et par havnearbejdere ned, som ville hindre, at den pågældende importørs biler blev ført ud af Frihavnen, efter at bilerne havde været en omvej over Sverige. Alt i alt er de forskellige episoder typiske eksempler på yderligtgående elementers fisken i rørt vande uden en ansvarlig organisations billigelse.

På den store del af befolkningen har konflikten ikke rigtig sat sit præg endnu, dens følger har varemæssigt ikke vist sig særlig mærkbart, men ret meget længere skal den ikke løbe, før det sker. Dertil kommer nye truende strejker, som i høj grad bliver virkningsfuld for det daglige brød.

Forhandlingerne med landbruget om foranstaltninger til styrkelse af dettes produktion og prisdannelse er foreløbig endt med, at landbrugets forhandlere har erklæret sig fuldstændig utilfredse med en ordning, som vil betyde 300 millioner kr. om året til landbruget. Det er helt andre beløbsstørrelser, man regner med, og gives der ikke større indrømmelser, vil landbrugerne lave produktionsstrejke. En trussel, som hvis den iværksættes, vil blive mærkbar på det daglige brød. Derfor virker den slags aktioner også mere usympatiske end de fleste andre. At slagteristrejke også truer gør måske mindre til sagen, hvis landbruget ikke vil levere det, slagterierne skal arbejde med.

Et halvt år har forhandlingerne på arbejdsmarkedet efterhånden stået på, og det er det længste, de nogensinde har været. Som tjenestemænd venter vi i spænding på, at situationen skal blive så afklaret, at konflikten kan afblæses. Sålænge skal vi nemlig vente på, at vore egne lønforhandlinger kan komme i gang. Vi er, som tidligere sagt, afhængig af et forlig på arbejdsmarkedet. Vi må pænt vente. Det er traditionelt utænkeligt, at tjenestemændene skulle kunne forhandle, før arbejdsmarkedet er færdigt. Og finansministeren har allerede afvist to henvendelser med sigte herpå. Det ville være trist, om der skulle kunne opnås noget, som kom til at øve indflydelse på andre.

400 mill. rejsende med Italiens jernbaner

Arligt transporteres 50 mill. tons gods, hvoraf grøntsager og frugter udgør en betydelig del.

De italienske statsbaners store rejsetal ligger i, at landet er et yndet mål for turister fra alle verdenshjørner. Sidste år befordrede banerne over 400 mill. rejsende, og ser vi på de enkelte kategorier af gods indenfor den samlede mængde på 60 mill. tons, vil man bemærke, at frugter og grøntsager indtager stor plads.

Der blev således fragtet 19 mill. tons grøntsager, 360 000 tons kartofler, 160 000 tons tomater, 10 mill. tons frugt, 520 mill. æg, 127 000 tons kød, 90 000 tons fisk, 1,1 mill. tons appelsiner, mandariner og citroner og 870 000 tons andre frugter.

Italien er jo druernes land, og sidste år blev transporteret fra august til oktober så mange vindruer, at de fyldte 37 000 godsvogne. Derudover befordrede banerne 550 000 tons vin, 27 000 tons kaffe og 20 000 tons øl.

Af hensyn til den meget betydningsfulde godstrafik moderniserer de italienske statsbaner fortsat deres godsvogne og anlæg med henblik på en højere toghastighed, så frugt og levnedsmidler når hurtigere frem.

203 700 godsvogne i EUROP-samarbejde

I 1952 besluttede Europas jernbaner at indgå i samarbejde om benyttelse af de forskellige landes jernbanegodsvogne. Dette skete med sammenslutningen, som blev kaldt EUROP. Siden er bygget et stort antal nye godsvogne, som kører over landegrænserne og anvendes af de respektive lande. Ved starten rådede man over ca. 152 700 godsvogne, men i dag er antallet ca. 203 700, hvoraf de 73 000 er lukkede vogne. I EUROP-samarbejdet ligger Tyske Forbundsbaner i spidsen med 74 000 godsvogne til disposition, mens Frankrigs baner har 63 098, Italien 22 249 og Belgien 21 537 godsvogne.

Nu er det spil så speget, at man lige så godt kan afholde sig fra drillerier, men det er sandelig godt, at tjenestemændene trods alt er tålmodige.

Nærtrafikken

Folketingsudvalget om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet har givet afkald på ønsket om prioritetsrækkefølge ved anlægget af Hareskov-, Lundtofte- og Køgebugtbanen.

Det ser således ud til, at man nærmer sig tidspunktet, hvor detailprojektering og anlægsarbejdet kan begynde. Der er sikret udbygning af S-banenettets »udenværker«, der samtidig bliver signal til storstilede byggerier ved de nye banestrækninger.

Men hvorledes ligger det med udbygningen af S-banenettet i Københavns centrum?

Tilsyneladende er man løsningen af denne opgave fjernere end nogensinde. Tanken om bygning af en undergrundsbane har været debateret i uendelighed, men nogen enighed om at gøre tanken til virkelighed har vanskeligt kunne skimtes. Det er galt med udgifternes fordeling, men rimeligvis bør udgiftsbyrden fordeles over mange skuldre. Her har storkøbenhavns indbyggere en førsteprioritet, idet de i stor udstrækning vil kunne drage nytte af denne forbedring af de kollektive trafikmidler til storbyens centrum.

Udgifterne til bygning af denne undergrundsbane er også af anseelig størrelse, og mindre bliver de ikke af at vente på, at de vise fædre i kommunale og andre råd skulle enes om en fællesnævner, der går op i alle de hensyn, som fordres taget. Denne fællesnævner vil ikke kunne findes på storkøbenhavns plan, idet der ikke er en overkommunal myndighed med kompetence til ved en flertalsbeslutning at forpligtige alle kommunerne økonomisk til projektets gennemførelse. Der er ganske vist dannet et eller andet trafikråd, som i ordets bedste forstand skulle finde på råd for at få saneret den trafikjungle København, især dens centrum, er blevet. Der skulle man således prøve på at finde en rationel løsning, men med sammensætning af rådsmedlemmer, hvis interesser ligger fjernt fra hinanden, er det på forhånd dømt til at mislykkes.

Den hurtigste og mest rationelle udvej ville være et snævert udvalg af teknisk sagkyndige, der uden politisk infiltration fik til opgave at fastlægge trafikmidler og udforme trafikvejene herefter. I sidste instans vil nok dette udvalgs arbejde og konklusion blive dissikeret af de bevilgende myndigheder.

Det må vel alligevel blive Folketinget, der kommer til at tage det »tunge« ansvar, ligesom allerede sket for S-banenettes »udenværker«, og dermed lægges sagen på landsplan, idet staten da skal projektere og anlægge. Udgifterne dækkes over statsbudgettet, og vi kommer alle til at yde vort bidrag. Betragtet ud fra helheden er det også i orden, idet man bør se opgaven som et led i rationel tilrettelægning overalt inden for vort lands grænser.

Det tiltrænges i høj grad, idet ikke blot København har trafikproblemer.

Jernbaner og industri i Afrika

I. Krisen i Afrika.

Afrika – særlig Congo og Sydafrika – står i dag i verdensbegivenhedernes brændpunkt. Det reaktionære styre i Sydafrika har drevet det så vidt i sit had til de indfødte, det overvældende flertal som henter rigdommene fra guldgruberne op i dagens lys, at dets regering blev nødt til at melde sig ud af det britiske statssamfund for umiddelbart derefter at hævne sig ved en ny terrorbølge, som omfatter fængsling af negernes politiske ledere.

I Congo foregår en borgerkrig fremkaldt af de reaktionære agenter for de belgiske monopolselskaber, folk som Tsombe, der har det direkte ansvar for det skændige politiske mord på centralregeringens lovlige valgte statsminister Patrice Lumumba.

Afrika – og ikke mindst Congo – har enorme rigdomskilder og indtager en fremragende plads i verdensproduktionen og verdensøkonomien, og der findes vældige industrialiseringsmuligheder i fremtiden, hvis det kan lykkes FN og de nationer som bekæmper resterne af kolonisystemet at få afsluttet borgerkrigen, virkeliggøre den politiske og økonomiske uafhængighed og få genoprettet konstitutionelle tilstande i forbindelse med den congolesiske grundlov af 19. maj 1960, som i praksis er blevet annulleret af præsident Kasavubu og hans medarbejdere og tilhængere af typen Tsombe, som nu regerer i Katanga-Congos rigeste provins ved hjælp af belgiske officerer og pengemidler fra diamanttrusten og andre lignende kilder, som vil opretholde den koloniale udbygning af de afrikanske folkeslag.

Det er ingen tilfældighed, at Indiens statsminister Nehru overfor det australske blad »Sidny Morning Post« den 8. februar i år udtalte følgende:

»Hovedårsagen til skærpelsen af situationen i Congo er, at belgisk militær er vendt tilbage dertil. Der befinder sig i øjeblikket i Congo flere tropper, flere fly og mere an-

det krigsmateriel, specielt af belgisk oprindelse end før sikkerhedsrådets beslutning om, at belgiske tropper skulle trækkes ud af Congo. I øjeblikket eksisterer der tilsyneladende i Congo en fare for, at der skal opstå et diktatur af fascistisk type. Den største magt befinder sig i hænderne på militære ledere, der uvist fra hvilke kilder, modtager ganske overordentlig store pengemidler. Heri består den største fare For at løse den politiske krise i Congo er det først og fremmest nødvendigt at standse indblandingen udefra, og i særdeleshed fra Belgiens side.«

II. Afrikas – og Congos plads i verdensøkonomien.

Når det gælder naturrigdommene i Afrika, har guld og diamanter en særlig betydning: næsten $\frac{2}{3}$ af den årlige verdensproduktion af guld og over $\frac{9}{10}$ af diamanterne stammer fra Afrika. Af fosfater producerer Afrika 37 procent af verdensproduktionen (med USA i teten med 46 procent).

På kobbermarkedet repræsenterer Afrika 21 procent (mod USA 37 procent og Chile 17 procent).

Af stor betydning er Afrikas andel i udvindingen af erts, som bruges til stålforædlinger. Her gengives tallene i procent af verdensproduktionen:

Chrom 37 pct., mangan 55 pct., vanadium 16 pct., kobolt 66 pct. og tantal 90 pct.

Afrikansk tin dækker 13 pct. af verdensbehovet.

Hertil kommer radium og uran, der findes i vældige mængder, særlig i Katangaprovinserne i Congo.

Der er store muligheder, når det gælder jernmalm, selvom der foreløbig kun produceres cirka 7 millioner tons.

Afrika har store forråd af bauxit.

På energistoffer er Afrika fattig, men dette kontinent har gennem sin overflod på vandkraft (mindst 26 pct. af den tilgængelige vandkraft i hele verden) store muligheder for elektricitetsforsyning. Et projekt, som er udarbejdet af eksperter, går ud på udnyttelse af vandkraften i Ingafal-

dene, som har en fire gange større vandføringskapacitet end Niagarafaldene i Nord-Amerika, og hvor det er teknisk muligt at rejse en gigantbedrift, som kan producere 500.000 tons aluminium – selvsagt under forudsætning af meget store investeringer, der sikkert vil kræve placering af udenlandsk kapital i meget stor udstrækning.

Hvad næringslivet forøvrigt angår har Afrika 75 procent af verdensproduktionen af sisalhamp (særlig Øst-Afrika) 70 procent af produktionen af palmeolie (Guinea) 32 procent af verdensproduktionen af kakao (Ghana) og betydelig dyrkning også af jordnødder, hirse, olivenolie, bomuld og vin. Størsteparten af disse produkter bliver eksporteret til industri-landene i Vest-Europa og USA.

III. Jernbanenettet i Afrika.

De vigtigste samfærdselsårer i Afrika er de store floder. Vigtigst er Congofloden, hvor der er bygget jernbaner gennem dalene og over bjergene, så elven danner et forbindelsesnet på 15.000 km. Skibsfart foregår også på de store søer Victoria-, Tanganyika- og Nyassasøerne, som alle har jernbaneforbindelse med kysten.

Et virkeligt jernbanenet findes i Afrika kun i Ægypten, fransk Nord-Afrika og Sydafrika. Jernbanerne i Sydafrika har forbindelse til Nord-Rhodesia, Angola og Belgisk Congo. En trediedel af de afrikanske jernbaner befinder sig i Sydafrika. Ellers består jernbanerne mest af isolerede jernbanelinier fra vigtige havnebyer og ind i landet. Men der findes en række planer om bygning af nye jernbaner i forbindelse med udnyttelse af naturrigdommene. Det store projekt om en stambane fra nord til syd gennem hele Afrika (Cairo-Kap-projektet) venter endnu på sin realisation, og det samme gælder Trans-Sahara-banen. Flyvetrafikken mellem Vest-Europa og Afrika udvides stadig, særlig for persontrafikkens vedkommende.

*Den ældste jernbane i Afrika
findes i Ægypten.*

Særlig i de sidste årtier har Ægypten gennemgået en udpræget industrialiseringsproces, som er i færd med på dybtgående måde at ændre landets økonomiske struktur. Landets skiftende regeringer har søgt økonomisk støtte udefra til udbygning af industri- og kraftforsyning såvel fra England og USA som fra Sovjetunionen. Ægypten har betragtelige ressourcer af jern, olie, mangan og andre mineraler og landet har i de senere år fået en betydelig kemisk industri. Ellers dominerer endnu bomuldsindustrien og fremstillingen af landbrugsprodukter. Ægypten har indført beskyttelsestold blandt andet rettet imod tekstilvarer fra Indien og andre lande.

De ægyptiske statsbaner driver over 70 pct. af sine lokomotiver med olie.

Den første jernbane på det afrikanske fastland var jernbanen mellem Alexandria og Cairo, som man begyndte at bygge i 1852, og hvoraf første del blev åbnet i 1854. I 1858 havde man jernbaneforbindelse mellem Alexandria, Cairo og Suez, og denne rute blev i stor udstrækning anvendt af rejsende mellem Europa og Indien.

Ved åbningen af Suezkanalen i 1868 blev jernbanedriften på strækningen Cairo-Suez indstillet. Men i 1934 blev denne del af banen genopbygget og påny åbnet for trafik.

De nuværende ægyptiske statsbaner betjener Nildalen og Deltaet mellem Middelhavet og Shallal, hvorfra trafikken sydover af flodbåde og jernbaner tilhører regeringen i Sudan.

Bygningen af jernbaner i Ægypten har været let og billig – de eneste større og mere besværlige arbejder har været broerne over Nilen. Hurtigtogene mellem Alexandria, Port Said, Cairo, Luzor og Shallal har et fuldt moderne udstyr.

I Ægypten findes 4696 km statsbaner og 1387 km jernbaner, som ejes af private. Den største af de private baner er på britiske hænder med en kapital på 22.550.300 pund sterling.

Nildeltaet har et godt udbygget

jernbanenet. Andre linier fører til Assuan, Koarga-oasen, Fayum-oasen og Suez. Under den anden verdenskrig blev der bygget en svingbro over Suezkanalen, således at der nu er sammenhængende jernbane fra Tobruk i Libyen til Istanbul.

De vigtigste varer som transporteres med jernbanerne i Ægypten er bomuld, bomuldsfrø, kul, olie, bygningsmaterialer, ris og sukker.

De ægyptiske statsbaner driver også dampskibstrafik på visse dele af Nilen med gods og passagerer.

Anglo-Ægyptisk Sudan.

Bygningen af jernbanerne i Sudan blev påbegyndt i 1897. Den totale banelængde er nu ca. 2056 engelske mil.

Efter at Sudan den 1. januar 1956 blev erklæret for uafhængig republik, blev det besluttet at gennemføre et omfattende program for udvidelse af jernbanenettet, bygning af mellem 1100 og 1200 engelske mil jernbaner i det sydvestlige område. Dette program nødvendiggjorde en vestlig linie af mere end 500 miles længde tværs over Kordofan og med fortsættelse til Darfur med en side-linie sydover på cirka 450 mil til Wan, den vigtigste by i Bahr el Ghazal-provinsen, som flodbådene kun er i stand til at nå 3–4 måneder af året. De første sektioner af de nye jernbaner blev fuldført i 1956, 1958 og 1959. Resten af jernbaneprojektet regner man med, at Verdensbanken vil finansiere.

Jernbaner i Etiopien.

Disse jernbaner har en interessant historie. Planen om disse jernbaner opstod som led i den franske kolonipolitik og den franske digter og eventyrer Rimbaud spillede en ikke ringe rolle ved planlægningen. Planen gik ud på at bygge en jernbane fra Djibouti ved Rødehavet til Etiopiens hovedstad. Kejser Menelik gav som tak for fransk våbenhjælp i krigen mod italienerne Frankrig koncession på en jernbane fra Djibouti til Harrar. Italienerne krævede protektorat over Etiopien, men blev fuldstændig slået i 1896, og Italien måtte slutte fred og anerkende Etiopiens uafhæn-

ghed. I 1904 fik Frankrig koncession på jernbanen fra Harrar til hovedstaden Addis Abebba, og denne jernbane blev færdig i 1917.

Den 800 km lange jernbane fra Djibouti til Addis Abebba er en af de dyreste i verden. Grunden til dette er både høje byggeomkostninger og store renteudlæg og det forhold, at der er lille persontrafik og forholdsvis lille godstrafik. Jernbanen går under navnet »Addis Abebba-ekspressen«, men turen tager hele tre dage, da der ikke køres om natten. Dette skyldes ikke overtro, men bitre erfaringer. Det hændte nemlig ofte, at krigeriske nomadestammer beskadigede jernbanelinien for at skaffe sig jernbanesveller til lanse-spidsen.

Jernbanevognene i Etiopien er hvidmalede, det giver dem et præg af elegance og er samtidig fordelagtig, fordi hvidmalingen reflekterer de glødende solstråler. Desuden er der træjalousi for vinduerne og et godt ventilationssystem i vognene. Disse foranstaltninger skyldes hensynet til turisttrafikken, som kejser Haile Sellassie søger at opmuntre på alle måder, blandt andet ved udbygning af et omfattende net af bilveje, telegraf, telefon og civil luftfart. – Jernbanen går gennem et mere end 200 km bredt ørkenbælte. Her må man tilkøre vandet i store tankvogne. – Mellem stationerne Arba og Dire – Dana er stigningen så stor, at der må kobles to lokomotiver foran det lille tog.

Selskabets aktiekapital er på 17300000 francs fordelt på 34600 aktier. Banens indtægter stiger stadig både gennem øget turisttrafik og på grund af den industrielle nyrejsning.

Franske jernbaner i Nordafrika.

Jernbanenettet i Algier er på ca. 4367 km, hvoraf 309 km er elektrificeret.

Et netværk af linier fra kystregionen betjener de vigtigste havne og byer. Forbindelse er etableret med jernbanen i Tunis i øst og med de marokanske jernbaner i vest.

Diesel har næsten fuldstændig erstattet damp, og værksteder stationer og installationer er moderniseret i

forbindelse med de ændrede trafikforhold. Jernbanerne i Tunis har en banelængde på 633 km og diesel fortrænger damp i rask tempo. I 1956 overtog den tunesiske regering direkte kontrol med jernbanen. Jernbanerne i Marokko har en længde på 1000 km.

Jernbaner i Østafrika.

Jernbaneforvaltningen i Østafrika har haft betydelige finansielle vanskeligheder, idet man i årene 1945 til 1952 måtte optage et lån på 60 mill. pund til dækning af anlægsomkostninger, og til fornyelse af materiellet. Det vigtigste nyanlæg er udvidelsen vestover af Uganda-jernbanen fra Kampala til Lakes Georg and Edward. Det vigtigste formål med dette jernbaneprojekt er at skaffe transport for kobbermalm, som skal udvindes i de rige malmlejer ved Kilembe på grænsen til det tidligere belgiske Congo.

Regeringen i Tanganyika går ind for at trække ny industrikapital til sig. Jernbanerne udbygges i forbindelse med planerne om udnyttelse af de rige mineralressourcer: diamanter, guld, sølv, bly, tin, fosfat og kul m.v. Den sydlige provins er Tanganyikas eneste mineralfelt, men det kan ikke udnyttes før forbedrede trafikforbindelser gør driften lønsom. Man har blandt andet planer om en jernbaneforbindelse med Nord- og Sydrødesia. Det nye forbund mellem Rodesia og Nyassaland står overfor kæmpemæssige opgaver, når det gælder modernisering af jernbanevæsenet. Lokomotiverne kører med træfyring af mangel på kul.

Jernbaner i Ghana (Guldkysten).

Ghana fik fra marts 1957 status som selvstændig stat, den første afrikanske stat i det britiske statssamfund.

Ghana har en meget vidtløftig historie. I fjorten-hundrede tallet herskede portugiserne der. I 1630 erobrede hollænderne Ghana og gjorde dette område til en af de vigtigste slaveleverandører, siden kom danske, evenske og engelske kompagnier og anlagde stationer på kysten. Slavehandelen ophørte først 1804 til 1814,

de danske og hollandske stationer blev købt af englænderne, og i 1874 blev landet britisk koloni. Den radikale politiker Nkrumah har været statsminister siden 1951 og har udrettet meget såvel for udvikling af industri og landbrug som for folkeoplysning og sociale reformer. Der er skabt en omfattende tryknings- og pressevirksomhed i hypermoderne rotationstrykkerier med udgivelse af dagblade, fagforeningsblade, kvindeblade, skolebøger og andet litteratur o.s.v. Folkeskolerne havde allerede i 1953 375682 elever, og der findes både universitetet og teknisk højskole. Ghana er næstefter Indien den største producent af manganmalm i verden og har også en betydelig eksport af guld og diamanter.

Jernbanen har haft stor betydning for den produktionsmæssige og kulturelle udvikling i Ghana. Nye jernbanelinier er anlagt og overgangen fra damp til diesel foregår for tiden i rask tempo.

Jernbaner i Sydafrika.

Som før nævnt findes ca. 1/3 af alle afrikanske jernbaner i Sydafrika. Dette land er mest kendt og berøgtet for sin rasediskriminering og en række dramatiske episoder i den forbindelse, som måske har vakt ligeså stor international opsigt som Boerkrigen for vel 50 år siden.

Sydafrika er et særdeles betydeligt guldproducerende land med store rigdomme og med en meget velstående og ikke så lidt arrogant hvid overklasse. Jernbanerne har i hvert fald indirekte bidraget væsentlig til denne i manges øjne så imponerende velstand.

I løbet af 10 års perioden 1942-52

steg jernbanetrafikken med 24647422 tons og indtægterne tilsvarende. I de sidste år har man bestilt 160 elektriske lokomotiver i England til en samlet sum af 8759000 pund.

I Sydafrika som overalt ellers i Afrika, er det den industrielle ekspansion som tvinger til bygning af nye jernbanelinier og som også muliggør jernbaneanlæggenes finansiering. Guldproduktionen i 1955 havde en produktionsværdi af 182755000 pund sterling. Fosfatindustrien er også af meget stor betydning.

De sydafrikanske jernbaner har et meget stort personale ca. 750000. De farvede er praktisk talt udelukkende beskæftiget med kropsarbejde, mens blot ca. 1/5 af den europæiske anvendes til kropsarbejde. I Sydafrika har man også et særskilt jernbanepoliti, som består af 47 politiembedsmænd og ca. 2300 politimænd. De skal våge over ejendom og personer som transporteres med jernbanerne. Særlig antallet af tyverier fra godstogene er steget betydeligt i de senere år antagelig blandt andet som følge af at brede lag af den indfødte befolkning lever under svært dårlige sociale forhold.

Der er i de sidste år planlagt en række udvidelser af jernbanenettet og elektrificering af strækninger på tilsammen 445 engelske mil til en samlet sum af 12692000 pund sterling. Der er bestilt 349 elektriske motorvogne til trafikken i forstæderne i stor udstrækning i forbindelse med placeringen af de farvede indbyggere i særskilte områder.

Trafikken er væsentligt forøget i de senere år. Det gælder såvel gods som persontrafikken.

Arvid G. Hansen.

Blikket mod syd

Tyskland.

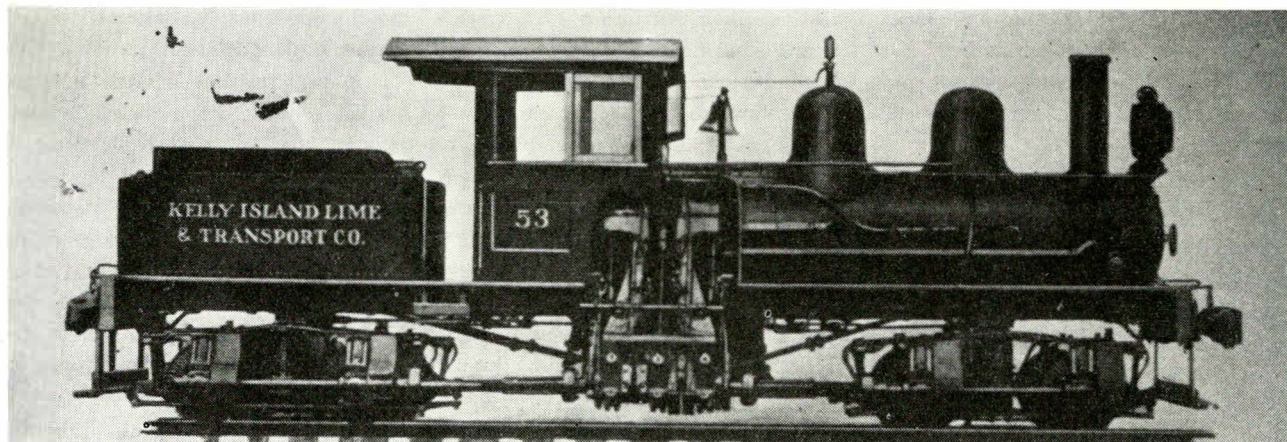
Det tyske jernbaneforbund betegner de foreslåede lønforhøjelser til timelønnede for utilstrækkelige. Der er foreslået 25 pfenning mere pr. time. Forbundet er også utilfreds med et forslag om 8 pct. forhøjelse til tjenestemændene og stiller krav om 15 pct. forhøjelse af grundlønningerne samt højere tillæg til disse.

Schweiz.

Det schweiziske jernbaneforbund har stillet krav om forlængelse af tidsintervallet for udbetaling af natpenge. Hidtil er der betalt natpenge for tiden kl. 22-5 og efter forhandlingerne er dette interval udvidet til kl. 21-6.

De er ved at nå op på siden af vore regler.

Shay lokomotiver



Jeg har i et par tidligere artikler i DLT fortalt lidt om Mallet- og Gartratlokomotiver; men mon ret mange af læserne kender noget til Shay-lokomotiver?

I 1879 konstruerede en mand i Michigan (USA) ved navn Ephraim Shay, til brug på sin egen tømmerbane, det første gearede lokomotiv af den type, der senere skulle komme til at bære hans navn. Dette første Shay-lokomotiv var slet og ret en åben tømmervogn på 2 almindelige trucks, hvorpå han anbragte en opretstående dampkedel og 2 lodretstående cylindre i den ene side af vognen. Disse cylindre trak, via en vandretliggende, udvendig anbragt aksel med kardanled, og ved hjælp af kran og spidshjul, på samtlige 4 aksler på de 2 trucks. I den ene ende af »lokomotivet« var anbragt en beholder til vand, i den anden ende en kasse til træ, som man fyrede med her. – Dette monstrum var ikke nogen skønhedsåbenbaring, men det kunne køre endda så godt, at der siden blev bygget knap 3000 Shay-lokomotiver efter denne ide.

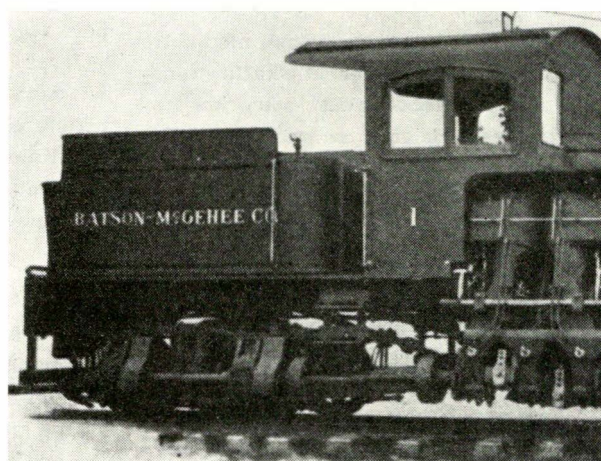
Ephraim Shay gik i kompagniskab med Lima Locomotive Works i Ohio og i 1880 rullede de 3 første »rigtige« Shay-lokomotiver ud af fabrikken. Disse lokomotiver havde en almindelig vandretliggende kedel og lignende på mange måder ganske almindelige lokomotiver.

I højre side lige foran førerhuset var anbragt 3 lodretstående cylindre og langs hele maskinens højre side

Tekst

ved

»Dan«



løb den lange vandretliggende krumtapaksel. Kedlen var, for at give plads til cylindrene, anbragt noget forskudt i venstre side.

Hvad var fordelene og hvor brugte man disse særprægede lokomotiver? Jo, fordelene var den, at de kunne køre på meget dårlige spor og i meget skarpe kurver, som man ofte havde det på den tid, talrige ofte smalsporede og interimistiske tømmerbaner eller andre industribaner. Desuden havde de takket være gearingen og kraftoverførslen på de mange ret små hjul en ganske anseelig trækraft.

Shay-lokomotiverne fandt i årene fra 1880 og fremover stadig større udbredelse og benyttedes i stigende omfang på mange af de store amerikanske savmøllers ret vidtstrakte tømmerbaner, der som oftest, dels var ret spinkelt bygget, dels ret ofte flyttedes og mange gange placeredes i

et for jernbanedrift særdeles vanskeligt terræn. Her på sådanne baner var og er i øvrigt stadig, når der er tale om skinnetransport, Shay-lokomotiverne ideelle og uovertrufne. De kunne sno sig om skarpe hjørner som ingen anden lokomotivtype og havde trækraft nok til stejle stigninger, hvor andre lokomotiver måtte give op. Hurtige var de ikke, men det var underordnet på sådanne baner. – De fleste Shay-lokomotiver var ret små, vejede mellem 60 og 90 tons, men også dette var en følge af denne lokomotivtypes ganske specielle anvend-

Til højre:
Moderne seksakslet
Shay lokomotiv.

delsesområder. Mange af Shay-lokomotiverne var opbygget på 3 trucks med hver 2 aksler og havde altså 6 drivende aksler, men også lokomotiver med indtil 12 drivaksler er blevet bygget. Lima Locomotive Works byggede ialt fra 1880 til det sidste Shay-lokomotiv afleveredes i 1945, 2761 lokomotiver af denne type, og hertil

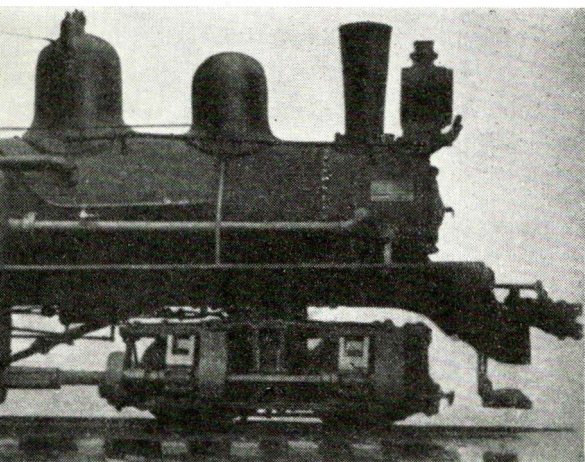
kommer 33 lokomotiver bygget fra 1922-29 på licens af Willamette lokomotivfabrikkerne. Shay-lokomotiverne kom således aldrig til at repræsentere en særlig talrig type og er i øvrigt aldrig set i Europa. I USA, Sydamerika og Australien har typen været en del anvendt og enkelte steder i disse lande findes endnu Shay-lokomotiver i drift.

I forbindelse med Shay-lokomotiverne må nævnes en anden type gearede lokomotiver, nemlig Climax-lokomotiver, hvis udbredelse dog blev meget mindre end Shay-lokomotivernes, selvom deres anvendelsesområder var de samme.

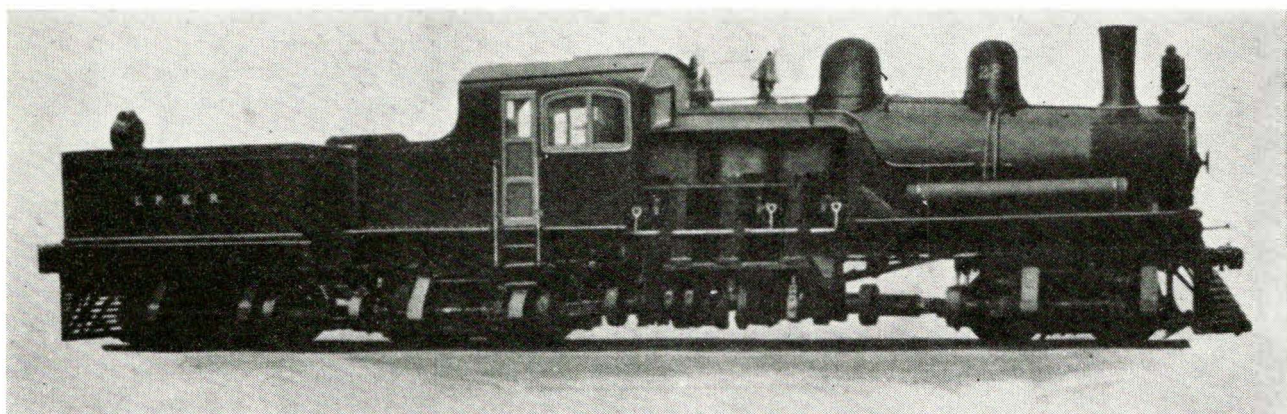
Et Climax-lokomotiv er ligesom Shay-lokomotivet, opbygget på 2 eller flere trucks. Det har 2 cylindre – en i hver side – anbragt meget skråt og trækker på en tværaksel under lokomotivet, der igen via en tandhjulsudveksling og kardanaxel trækker på alle lokomotivets hjul. Climax-lokomotiverne blev kun bygget i nogle få hundrede eksemplarer, hvilket skyldtes en stærk tilbøjelighed, stammende fra cylindrenes og gearingens specielle opbygning og anbringelse, til at banke og ruske alt på maskinen, inclusive personalet, løst. Så vidt det vides findes ikke længere Climax-lokomotiver i drift.

En 3. die type tilhørende denne »familie« var Heisler-lokomotivet. Denne lokomotivtype havde cylindrene anbragt i V-form og de trak på en fælles aksel, der lå på langs under kedlen og ligesom ved Climax-lokomotivet trak på alle lokomotivets hjul, via diverse gear og tandhjul. Heller ikke denne type fik større udbredelse hvad angår antal; men når man påtænker disse maskiners ganske specielle anvendelsesområder, er det alligevel klart, at alle 3 typer i mange år har ydet et godt stykke arbejde på de mange skov- og fabriksbaner, hvortil de var specielt konstrueret og anskaffet.

Til venstre:
Et af de første
og mindste Shay lokomotiver.



Til venstre:
Typisk
Shay lokomotiv.



MO 1997

Ovennævnte MO er nu ombygget fra »gammel MO«. Der er monteret en varmekedel af type som på MOK og lavet andre forbedringer. Alt øet skal jeg nu ikke beskæftige mig med her, det jeg vil fortælle er den nedslående følelse, der opstod i mig, da jeg forleden dag havde en tjeneste med den, og så »1997« første gang.

Det slog mig, at her havde man indset, at skulle den »gamle MO« bruges effektivt, så var man klar over, at dette med varmekedel, pakrum m.m. var nødvendigt at bringe i tidssvarende stand – maskinen.

Nu har man jo læst og set i fjernsyn, at mange arbejdsledere mener det af afgørende betydning for produktion og præstation, at arbejderen føler sig tilknyttet den virksomhed, han beskæftiges på, og vi er vel nogen, som har ment, det var rigtige ord. Men for at »arbejderen« skal få et godt forhold til sin arbejdsplads, må man vel indrømme fra arbejdsgiverens side, at der må gives et vist velfærd på arbejdspladsen. Det må være en nødvendig produktionsomkostning, hvis man skal tage det ovenfor nævnte, om tilknytning til arbejdspladsen, alvorligt.

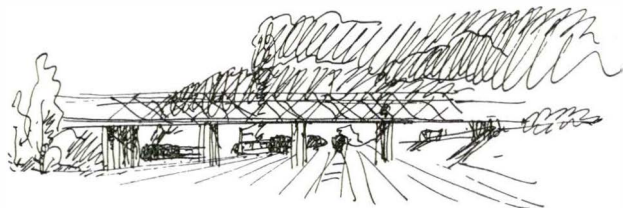
Medlemmerne i DLF har over for afdelingen beklaget sig over forskellige forhold på vores arbejdsplads, blandt andet forholdene på MO. stole, kedelige førerrum, oliespild på dørk, træk i førerrum og ikke mindst støj i førerrum I. Afdelingen har ladet disse besvælinger gå videre til DLF's hovedbestyrelse, og denne har holdt møder med statsbanernes administration, så jeg går ud fra, generaldirektoratet er informeret.

Nu kommer vi til det, der virker nedslående på mig. Her står jeg denne dag med et ombygget køretøj, hvor der er taget hensyn til de maskinelle krav, tiden kræver – »MASKINEN«; men hvor er hensynet til »MENNESKET«? jo, der står en gammel trebenet stol i førerrummet, der er gratis dampbad i førerrummet, der er skæve døre (der giver træk), der er olie på vægge og dørk, der er den sædvanlige, kedelige maling, der er den sædvanlige støj, selv omformeren hænger på sin vante plads og brummer een i hovedet. Havde her ikke været en oplagt chance til at prøve isolering (for støj), flytte omformeren o.s.v.?

Er det ikke nedslående? alle de ord, alle de forhandlinger. Så føler man det som om generaldirektoratet (arbejdslederen) faktisk siger maskinen først – maskinen sidst!

Mennesket? nå det har vi glemt.

E. Søltoft,
lokomotivfører, Næstved.



Samarbejdsudvalg

På 2. distrikts 38. samarbejdsudvalgsmøde, som afholdtes den 2. marts, gav formanden en økonomisk oversigt over finansårets 10 måneder (april-januar) og oplyste, at driftsoverskuddet er på 36,76 mill. kr., en stigning i forhold til samme tidsrum sidste år på ca. 16 mill. kr., da indtægterne er steget fra ca. 500 mill. til 527,8 mill. kr., medens udgifterne til driften er steget fra 474 mill. til 491 mill. kr.

Personvognsmateriel m.v.:

Til udveksling af de gamle kombinerede personvogne (Ar og At) kan der forventes leveret 10 nye Av-vogne inden ferietrafikken, yderligere levering på 10 Av-vogne, hvoraf enkelte forsynes med styrelledning, vil blive søgt fremmet snarest muligt.

Den påbegyndte ombygning af de gamle Mo til Mok (litra 1900) vil ligeledes ønskes fortsat, hvorved de kakkelovnsfyret persontog vil blive betydelig formindsket, ja med tiden forhåbentlig forsvinde.

Køreplansskiftet pr. 28. maj 1961:

Om det forestående køreplansskifte gav overtrafikinspektøren orientering om de væsentlige ændringer, der for flere strækningers vedkommende af hensyn til de stadige flere week-end rejsende vil betyde indsættelse af nye togforbindelser på lørdage.

På hurtigruten Århus-Kalundborg vil der ske en del ændringer af tilslutningstogforbindelser, ligesom sejladsen vil blive udvidet med en dobbelttur i ferietiden.

Ny pladsreserveringsordning fra 28. maj:

Med henvisning til omtale i Vingehjulet for den 25. februar blev det oplyst, at den nye ordning vedrørende pladsreservering i lyntogene fra køreplansskiftet forhåbentlig vil være medvirkende til en betydelig nedsættelse af de ret ofte mange dobbeltbelægninger ved forudbestilling af pladsbilletter til lyntogene.

Lastbilkørslen:

En fortsat udvidelse af kørslen i aften- og nat-timerne med lastbilerne vil foruden besparelse i pakvognsløb fremskynde stykgodsbefordringen. Ved nedlægning af Rj-Ørnhøj-Ho banen pr. 1. april har DSB fået overdraget koncession på en lastbilrute i banens opland.

Når det nye pakhus i Sk bliver taget i brug, naturligvis til efteråret, er det hensigten, at stykgodsbefordring på Sallingbanen skal ske pr. lastbil.

Nye sikringsanlæg m.v.:

I forbindelse med en oversigt over nye sikringsanlæg m.m. gav oversigningen en redegørelse over de fra den 10. april forestående ændringer af visse hovedsignaler samt fremskudte signaler, som søges gennemført strækningssvis og henviste til omtalen i Vingehjulet af 10. marts.

Da Vingehjulet kun i begrænset omfang bliver omdelt med et enkelt eksemplar til hvert depot,

vedtoges det at udsende et personlig cirkulære til loko- og togpersonalet i 2. distrikt.

Meldeplade på udvekslingskabe på lukkede stationer.

Som svar på en indsendt forespørgsel fra en togfører vedrørende et for flere år siden indsendt forslag vedrørende en meldeplade på udvekslingskabe på lukkede stationer, blev det lovet, at ordningen, som er godkendt af tillidsmænd, vil blive gennemført snarest.

P. P.

Udrangerede jernbanevogne kan stadig gøre megen gavn

Ligesom så meget andet således har også jernbanevognene en begrænset levetid, og efter en år-rækkes kørsel på de blanke skinner bliver de taget ud af driften, dels som følge af, at de er slidt op, og dels som følge af, at de med tiden er blevet umoderne.

De fleste af vognene bliver vel hugget op, og de brugelige dele af disse anvendes til nye vogne, medens andre efter at understellet er fjernet og kun selve vognkassen er tilbage, bruges af banerne til forskellige formål både på stationspladserne og ude på linien. En del bruges således til brændselsrum, cykleskur og oplagsrum, og på Københavns gbd. bruges et par gamle personvogne endog midlertidigt som marketenderi.

En del af vognene bliver imidlertid for en billig penge solgt til private, som anvender dem til alle mulige formål, og som jernbaneentusiast er det en stor glæde at møde disse gamle udtjente vogne rundt omkring i landet, ja selv på ret afsides steder, hvor der aldrig har været jernbaner, kan man træffe disse vogne. Det er mest godsvogne, der bruges, men der ses dog enkelte personvogne ind imellem, og jeg vil her fortælle lidt om nogle af disse vogne og deres anvendelse.

Nogle af vognene er blevet fint malet og på anden måde fikset op og pynter godt, medens andre til gengæld ser rædsomme ud og virker skæmmende på deres omgivelser.

En aften for nogle år siden kom jeg cyklende gennem en landsby, som ligger et pænt stykke fra jernbanen, og det undrede mig lidt på afstand at se en fuldt oplyst personvogn, som imidlertid ved nærmere eftersyn viste sig at være taget i brug til beboelse. Det var en af de gamle 2-akslede vogne med åbne forperroner, litra CU. På Mols så jeg et sted en pakvogn, der var blevet malet så smukt i bindingsværksstil for at ligne de tilhørende bygninger, at det næsten var umuligt at se, at det var en jernbanevogn, men det buede tag og enkelte andre småting røbede for en kender, at det var en sådan. I begge vognens ender var der blevet indrettet et lille gæsteværelse, medens midterpartiet brugtes til oplagsrum, og vognen fungerede altså nu som en

slags sovevogn. I en have ud til offentlig vej står et sted en lille gammel 2-akslet personvogn af den type, hvor billetteringen foregik fra trinbrættet, medens døren stod åben, og den bruges nu som hønsehus, men ser hæslig ud, idet den både er grim og i stykker. En lille pakvogn, som er blevet malet i en yndig lyserød farve, fungerer et sted som cykleforretning, idet der er udstilling i den ene ende af vognen, som er blevet forsynet med et stort vindue, en værksted i den anden ende. Flere steder ved stranden ser man gamle personvogne fra privatbanerne anvendt som sommerhuse, men mange af disse er desværre ikke pæne og passer dårligt ind mellem de andre pæne sommerhuse.

Et sted bruges en gammel hvid godsvogn som griseesti, og et andet sted anvendes en vogn som garage for en mindre bil, idet den ene endevæg er fjernet og erstattet med en vippeport. For kort tid siden så jeg et sted 2 vogne anbragt ved en gård, en godsvogn, der brugtes som hønsehus, medens personvognen, litra FE, endnu ikke var taget i brug. En af den nedlagte Hammelbanes postvogne er anbragt i en have, hvor den bl.a. bruges som cykleskur og værksted, og hylderne til brevsortering findes endnu i vognen og bruges til forskellige småting. En godsvogn, litra IGK nr. 19768 har fundet sit sidste hvilested i en eng ved en smuk å, idet en skytteforening bruger den som opholdsrum, og den er blevet forsynet med vinduer og møbleret med borde og stole, og der findes endog en varmeovn, så den kan bruges hele året rundt.

Der kunne nævnes mange andre eksempler på anvendelse af udrangerede jernbanevogne, men lad det nu være nok for denne gang, idet jeg vil slutte med at fortælle, at forleden dag, da jeg sad hjemme i min stue og kiggede ud af vinduet, så jeg tilfældigvis en lastbil køre forbi, og på ladet havde den en hvid jernbanevogn, som nu skal ud at gøre gavn et eller andet sted på en eller anden måde til glæde for dens nye ejer.

O. Bøye.

Dansk Jernbane Klub

Som det sikkert allerede er DLF's medlemmer bekendt, er der stiftet en forening, Dansk Jernbane Klub, hvis formål er at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift.

Det anbefales hermed på det varmeste DLF's medlemmer at indmelde sig i klubben for at være med til at støtte foreningens arbejde, og endvidere bedes medlemmerne være med til at agitere for tilslutning til klubben blandt venner og bekendte, idet klubben jo ikke blot er for jernbanefolk, men for alle og enhver og ikke mindst for jernbanens mange venner og varme tilhængere landet over.

Denne klub har sikkert afhjulpet et længe følt savn, og der bliver nu fra tid til anden rig lejlighed til ved klubbens forskellige arrangementer at stifte nærmere bekendtskab med jernbanen bag kulisserne, hvor publikum ellers ikke har adgang.

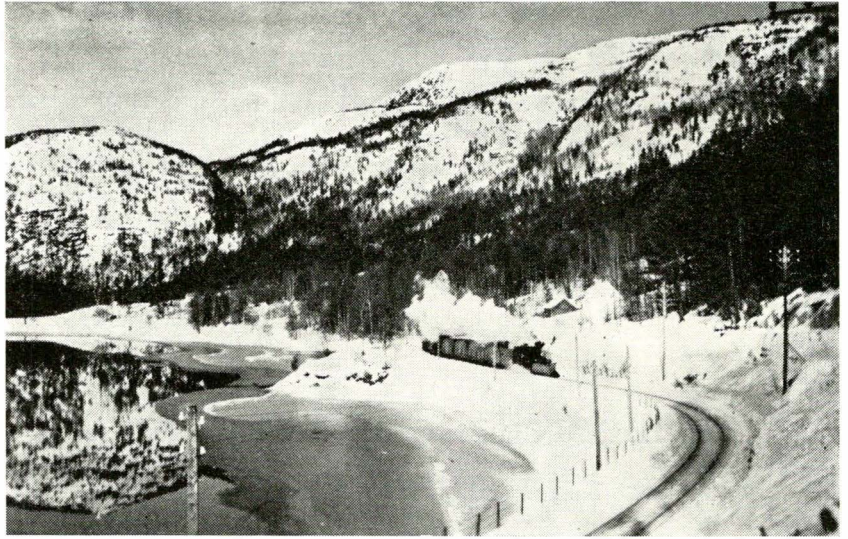
En hjertelig tak skal lyde til dem, der har taget initiativet til dannelsen af denne klub.

O. Bøye.

Vintertur med Setedalsbanen



»Dan«



Vinterstemning ved Byglandsfjord.



I DLT nr. 20, 1960, fortalte jeg om den smalsporede Setedalsbane i Norge og artiklen var ledsaget af nogle billeder derfra.

Norge som helhed og Setedalsbanen i særdeleshed er dog også værd at besøge om vinteren; derfor et par foto med forklarende tekst fra denne Norges »wild west«-bane.

Klar til afgang fra Byglandsfjord station.

Jernbaner i Sovjet

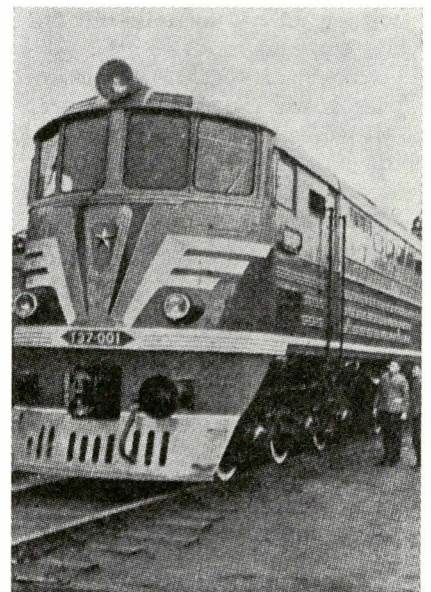
I de sidste 25 år har så at sige alle banestrækninger fået et sværere profil. Den gennemsnitlige togvægt er fordoblet og i mange tilfælde tredoblet. I dag findes praktisk talt ingen to-akslede godsvogne i Sovjet, og alt rullende materiel er forsynet med automatisk centralkobling og tryklufsbremser. Damplokomotiver afskaffes og erstattes med diesel- og el-drift. Det nyeste dieselelektriske lokomotiv har litra TE 7, er på 4 000 hk og kører eksprestog.

I fjor blev der ud over planen transporteret 55 mill. tons stenkul, olie, malm, trælast og andre fragter. Godsomløbet udgjorde i 1959 ialt 1 429 mill. t/km. Belastningen på ba-

nenettet er i dag 11,6 mill. ton/km pr. strækningkilometer.

Ved at indføre el- og dieseldrift spares i 1959 over 30 mill. tons kul, og driftsudgifterne dalede med ca. 4,5 mill. rubler. Elektrificeringen af en af Sovjets betydeligste banestrækninger, fra Moskva over Tjeljabinsk til Irkutsk på den transsibiriske strækning er nu afsluttet. Halvanden mill. jernbanefolk gennemgår en faglig uddannelse, og 300 000 specialister med højere uddannelse og teknikumuddannelse er knyttet til Sovjets jernbaner.

De sovjetiske jernbaners nyeste og stærkeste dieselelektriske lokomotiv, litra TE 7, der er på 4 000 hk.



Nødforbindelse til Bornholm



Efter regeringsbeslutning etablerer statsbanerne under den foreliggende situation en nødforbindelse mellem København og Rønne ved hjælp af storebæltsfærgen »Freia«.

Færgen sejler mellem statsbanernes færgeløjer i Københavns Frihavn og Rønne Havn.

Færgen befordrer passagerer og post samt livsvigtige varer, men kun i det omfang, som færgens kapacitet tillader. Befordring af biler finder ikke sted, før nærmere erfaring om godsmængdens omfang foreligger. Befordring af levende dyr finder heller ikke sted.

Da færgen kun har få kahytter, indsættes den foreløbig kun i dagsejls d.v.s. med afgang fra Københavns Frihavn kl. 10 og ankomst til Rønne kl. ca. 18, hhv. afgang fra Rønne kl. 10 med ankomst til Københavns Frihavn kl. ca. 18.

Sejlsadsen påbegyndes onsdag den 26. april fra Frihavnen, og der sejles foreløbig på lige datoer fra Frihavnen og på ulige datoer fra Rønne. Der sejles i nævnte planer såvel hverdage som søn- og helligdage.

Enkeltbilletter til en pris af 19 kr. købes på Frihavnsstationen og i statsbanernes rejsebureau i Rønne.

Startvanskeligheder.

Da færgen skulle til at afgå fra Frihavnen på sin første tur, kom det til episoder, idet havnearbejderne ikke ville medvirke ved behandling af godsvognene, som skulle ombord. Andre strejkende søgte at hindre ombordsætning af læssede godsvogne, og der måtte tilkaldes politi. Transporten af livsvigtige varer til Bornholm hviler på en aftale med Sømændenes Forbund. De nævnte episoder må anses for beklagelige, idet aktionerne rammer en sagesløs befolkning og ikke de redere man er i konflikt med.



»Freia« står ud af Københavns Frihavn på sin første tur til Bornholm.

Påskønnelse

Gdt har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (12. lkl.) M. Jusjong, Str, i anledning af at han den 6-2-61 ved Gy st, ved god agtpågivenhed og hurtig reaktion afværgede et alvorligt uheld. Der er udbetalt ham en dusør.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-5-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- P. H. Torbensen, Helsingør, i Helsingør.
- J. Maymann Hansen, Slagelse, i Helsingør.
- I. G. Hansen, Helgoland, i Helsingør.
- E. A. Petersen, Helsingør, i Helsingør.
- O. A. H. Nielsen, Helsingør, i Helsingør.
- J. G. Pinholt, Helsingør, i Helsingør.
- K. J. Engstrøm, Helsingør, i Helsingør.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (kørerlærer i motordriften) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-5-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- J. Jensen, Helsingør, i Helsingør.
- C. Nielsen, Næstved, i Næstved.
- K. A. Nielsen (Hærvig), Kalundborg, i Kalundborg.
- K. E. Frandsen, Århus H, i Århus H.
- Henning Nielsen, Århus H, i Århus H.
- K. R. Pedersen, Fredericia, i Fredericia.
- O. Bregnum, Århus H, i Århus H.
- A. Vilhelmsen, Fredericia, i Fredericia.
- H. V. Larsen, Korsør, i Korsør.

Uansøgt forflyttelse pr. 15-7-61.

Lokomotivfyrbøderne:

- P. R. Sørensen, Helsingør, til København Gb.
- S. Jørgensen, Helsingør, til København Gb.
- T. H. Jørgensen, Helsingør, til København Gb.
- O. Jensen, Helsingør, til København Gb.
- V. Poulsen, Helsingør, til København Gb.
- J. H. Olsen, Helsingør, til København Gb.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører N. P. Nielsen, Hvilehjemmet »Aby«, Bækgårdsvej 8, Abyhøj, er afgået ved døden den 16. april 1961.

Pensioneret lokomotivfører N. M. Hammer, Sct. Laurentiivej 3, 1., Roskilde, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører C. P. Morgen, Skanderborgvej 8, 2., Århus, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører N. J. Andersen, Grådybet 18, st., Esbjerg, er afgået ved døden den 15. april 1961.

Ligeså **UUNDEVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

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

1/2 RONDO RADIO *Byens største udvalg*
Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04
i FJERN SYN

Fionette

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. Raadhusgade 13, Sønderborg, tlf. 22576

HERNING

Alt i fugle, frø, fisk og rekvisitter Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464
»Amazonen« *en forretning med liv i*

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen
URMAGER OG GULDSMED
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

AARHUS

D. S. B.
kører altid i
Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler
Aarhus Tlf. 2 02 33

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

Tandlæge
J. E. WINTHER
Søndergade 32 . Aarhus
Tlf. 3 16 48

Eksklusive kaffeblandinger
direkte fra importør
KAFFEN
- bedre end De er vant til er fra
KAFFEHUSET
v. Rutebilstationen . Hj. af Fredensg.
og Sdr. Alle . Telefon 225 47

Kjeldsens Køreskole
m/ Volvo Amazone
Tausvej 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
Schleppegrellsgade 12 . Aarhus
Tlf. 2 64 60

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

Alt i Isenkram - Køkkenudstyr - Glas
Porcelæn - Gaveartikler
Udstyrsmagasinet
Guldsmedegade 8 - Århus
Telefon 3 51 80

Th. Pedersen's eftf.
OVE EBBESEN
Urmager og optiker
Nr. Alle 81-83 - Telf. 28447
AARHUS

Scooter-Service
1. kl.s reparationer udføres
med specialistens garanti
Fr. Alle 50 . Aarhus . Tlf. 31071
Vespa udlejning

Hotel »Kragelund«
Højbjerg
Telefon Aarhus 7 09 00

Her er Deres maler
Elo Dan Olsson
Malermester
E. Warmingsvej 37
Århus - Tlf. 2 49 62

A. F. Andersen
Frøhandel
Møllergade 69 - Svendborg
Telefon 941

1/2 Struer Kulimport

Tlf. 777



- 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

Reserveret

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi
og
konfektion

Skræderforretning

Rymsgade 27. Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon
Aarhus 23720
Leverandør
til DSB



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

Isoleringsforretning - Aarhus

»Spirella«

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

Fru C. Frederiksen - Michalsengade 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

VAREMESSEN
BUURNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Viggo Hansen

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

J. Kjær Christensen
aut. installatør

Kordilgade 4 - Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

NYBORG

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

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

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

1/2 **C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskjorte

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

Da Marketenderierne i Cen-
tralværkstedet og Remiserne
drives af Fællesorganisation
D. S. B. og Dansk Lokomotiv-
mandsforening, anbefaler vi
Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

L. A. Jørgensen, Løgravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Plan-
ter og Potte-Kultur. *Direkte salg
fra Drivhus.* Ingen Butiksleje -
derfor billigste Priser.

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Feststange - Telegrammer

Parfumeri

Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello

Helene Rubinstein-Jardy

Tøjhuset

Herre- og Drengeskjorte

Gothersgade 2 . Fredericia

Tlf. 1095

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder

Nørregade 7, København K