

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 15 - 5. AUGUST 1962 - 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



## SLAGELSE

### CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes  
ring til 52 02 12 - så kommer glarmester  
Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

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

### VIGGO HANSEN

Statsexm. ejendomsmægler  
Slotsvænget 20 - Slagelse - Telf. 52 42 07



### Salon »La Fontaine«

den moderne salon - for den moderne dame

permanent-formskæring-frisering-hårfarvning

Slotsgade 50, Slagelse . Telf. 52 43 85



I/S. Marius Hansen  
Løvegade 44, Slagelse . Telf. 52 05 26 - 52 05 27

### SHELL DEPOTET

Dieselolie - Gasolie - Petroleum  
leveres overalt til laveste Dagspris -

Cigarforretningen

### RECORD

v/ Aage Jensen  
Løvegade 39, Slagelse . Telf. 52 16 34  
Tipsforhandler - Alle Dag- og Ugeblade

### Vor Slagter i Slagelse er ...

Leif E. Olsen

Slotsgade 52, Telf. 52 49 43  
Kød - Flæsk - Pålæg - Kun 1. kl. varer

### Gå til den frie Købmand

Grethe Iversen

Kolonial - Konserves - Vine - Tobak - Prøv vor ekstrafine Kaffe  
Løvegade 71, Slagelse . Telf. 52 12 76

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



### Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

### Tørvemuld og tørvestrøelse

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

### ROPI og P.M. briketter

er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme

Forhandlere over hele landet

### PINDSTRUP MOSEBRUG

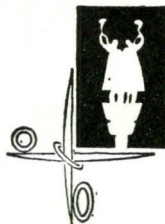
PINDSTRUP . TELEFON 13 (4 lin.)

### Tegn forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes



Man lægger mærke til  
det store udvalg:

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

### TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75  
Stengade 37, Helsingør  
Gøernes Gård, Næstved

- det store  
magasin  
for tøj

Sko køber man i **FOX**

skomagasin

Glostrup - Roskilde - Holbæk - Kalundborg  
Slagelse-Nyborg-Aarhus-Skive-Nykøbing M.  
Viborg

### Københavns nye blikkenslagerfirma

v/ H. Paulsen & T. Hollender

Værksted: Sdr. Fasanvej 92 . Telf. 30 33 53  
Paulsen Telf. Eva 4959 . Hollender Telf. 967272

### Nørrebro-Møbel- og Tæppelager

alt i møbler på rentefri konto

Nørrebrogade 195, 1. ste, Kbhvn. N. Telf. Taga 6876

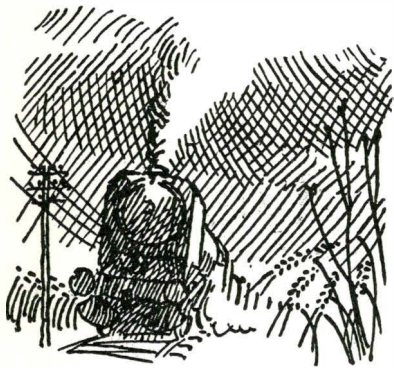
### HERNING

### DÜRRES DELIKATESSE

Østergade 3  
Herning  
Telf. 3136

- vi har alt til det kolde bord  
Alt i 1. kl. kød - flæst - pålæg  
salater - konserves  
Prøv vort lækre smørrebrød





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE  
NR. 15 - 62. ÅRGANG  
5. AUGUST 1962



*Indhold:*

Lastbil mod skinnebus .....	239
Jernbaneforhold i Australien ..	241
Nyt fra samarbejdsudvalget ....	242
Kanaltunnel en 200 årig gammel ide .....	245
Finske baner elektrificeres ....	246
Jernbane-esperantister fra 19 lande til kongres i Ungarn ..	247
Personalialia .....	248
Adressefortegnelse .....	249

*Forsidebillede:*

*Københavns hovedbanegård.*



*Redaktører:*

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

*Redaktion og ekspedition:*

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.  
Lørdag 9-12.

*Annonce-ekspedition:*

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

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## *Lastbil mod skinnebus*

Onsdag den 18. juli forekom en ulykke, som anført i overskriften ved overkørslen nær St. Merløse station, der ligger på Høng-Tølløsebanen.

Beklageligvis blev skinnebussens fører så hårdt kvæstet, at han døde dagen efter, og lastbilens chauffør blev indlagt på hospitalet, hvor der venter ham et langt sygeleje.

11 af de rejsende pådrog sig mindre skader, men muligheden for en større katastrofe var til stede, idet der udbrød brand i skinnebussens motorrum, formodentlig som følge af en gnistdannelse, der antændte solarolien, som strømmede ned over dieselmotoren fra et brud i oliebeholderen. De trykluftstyrede døre satte sig fast ved sammenstødet, og kun ved hurtig og resolut reaktion fra en ung og ældre mands side blev katastrofen undgået. De opholdt sig i nærheden af ulykkesstedet, løb straks til og fik ved fælles hjælp sparket dørene op og hjulpet de chokerede rejsende ud.

Samtlige øjenvidner, der overværede sammenstødet, forklarer, at det røde blinklys virkede, da lastbilen kom kørende med en hastighed af ca. 60 km i timen, hvorfor der ingen tvivl hersker om, at chaufføren af en eller anden årsag overhovedet ikke har reageret overfor de røde blinklys.

Dagspressen over hele landet har mere eller mindre beskæftiget sig med denne triste hændelse, og desværre er det ikke første gang, et sammenstød af lignende art har fundet sted, om ikke samme sted så på andre baner.

I de kommentarer pressen bringer er ikke noget særligt nyt, men vi finder alligevel anledning til at fremkomme med nogle bemærkninger hertil, ud fra den betragtning at lokomotivmændene er med i billedet, når det drejer sig om blinklyssignalerne ved vejoverkørsler.

Bladet »Aktuelt« skriver blandt andet i sin ledende artikel dagen efter ulykken, at teknikken tilsyneladende har været i orden, og årsagen må derfor tilskrives den bekendte »menneskelige faktor«. Længere henne i lederen filosoferer lederskribenten over begrebet »den menneskelige faktor«, og kommer til det resultat, at mange af dem, der sidder bag et bilrat i dag, for ikke så længe siden gik bag ploven, hvortil trækraften var et spand heste, og den rytme der lå heri, står slet ikke mål med den agtpågivenhed, der kræves som deltager i nutidens trafik på landeveje eller byens gader. Senere skrives et andet sted i samme blad, at den eneste reelle mulighed, for at undgå disse ulykker, er genindførelse af ledbevogtningen, de steder hvor landevejen krydser jernbanen.

Til det første vil vi gerne nævne, at »den menneskelige faktor« er et temmeligt elastisk begreb, hvortil også hører efter vor opfattelse, ansvarsbevidsthed, hensyntagen samt virkeligt kendskab til det man beskæftiger sig med, men disse egenska-

## 190 meter lange motorvognstog i Japan

De japanske statsbaner –JNR – er særdeles velforsynet med moderne materiel og følger med i udviklingen, som med den stærkt stigende befolkning stiller store krav til transportmulighederne.

På den 757 km lange hovedstrækning Tokyo–Amori kører et dieselmotorvognstog, som hedder »Hatsukari«. Dette er netop blevet udbygget og moderniseret, og der er i løbet af det sidste år blevet bygget 167 vogne til. »Hatsukari« er på ni enheder og 190,3 m langt. Toget består af to 2. klassesvogne med førerrum, fire 2. kl.s mellemvogne, to 1. kl.s vogne og en spisevogn med plads til 40 rejsende. På første klasse er der 96 siddepladser og på anden 368 pladser.

Vognenes indretning er meget moderne med sofaer, der kan drejes 180 grader, indbyggede askebægre og fodhvilere til at indstille. I hovedlænet findes højttalere for radio, og de rejsende kan selv indstille og vælge mellem to programmer. Til hver sofa hører et lille bord, som kan stikkes ned i en lomme, når det ikke benyttes. De nye motorvognstog kører maksimalt 100 km/t, men i øvrigt arbejder Japans statsbaner på at øge hastigheden betydeligt.

## Nyt materiel i Østrig

I løbet af dette år vil de østrigske forbundsbaner få leveret tyve nye anden classes personvogne, som hver har 12 kupeer med indstillelige sofaer, højttaler, større vinduer end normale type og med varmt og koldt vand i toiletrummet. Endnu 20 vogne, kombineret 1. og 2. klasse, skal bestilles.

## 125 nye diesellok. i Belgien

De belgiske statsbaner har længere end en række andre lande bibeholdt dampdrift, hvilket måske nok skyldes, at man har lettere til kullene, men nu begynder man også at gå over til dieseldrift i større omfang.

ber er ikke i høj kurs hos mange af dem, der sidder bag rattet både på person- og lastbiler. For blot at nævne et enkelt eksempel er det ikke sjældent, at en gående bliver kørt ned i selve fodgængerfeltet.

Til forslaget om genindførelse af ledbevogtningen er kun at sige, at det umiddelbart lyder rigtigt, men vi er samtidig overbevist om, at det bliver meget meget vanskeligt med tilslutning hertil fra de bevillende myndigheders side, thi det bliver en meget kostbar foranstaltning at genindføre.

»Kristeligt Dagblad« henstiller i en artikel om samme emne, at tiden nu er inde til at tage spørgsmålet op, om ikke jernbanerne bør have vigepligt, når der stadig kommer flere biler, medens antallet af tog bliver mindre. Hertil skal vi blot bemærke, at forslaget vidner om mangel på kendskab til praktisk jernbanedrift, og det kan vel ikke være bladets alvorlige mening, at de store eksprestog skal standse eller køre meget langsomt ved hver eneste vejoverkørsel.

Andre dagblade nævner, at »fuld stopskiltet« bør anbringes, selv om der er anbragt rødt blinklys ved overkørslen; et forslag vi selv har foreslået for flere år siden. Fra de sagkyndiges side har vi dog ikke fået medhold heri; idet det hævdes, at nævnte skilt – hvis det skal tjene sit formål – forudsætter frit overblik til begge sider, og det kan ved mange overkørsler ikke gennemføres på grund af vejsving, bebyggelse og deslige. Vi har dog ikke fraveget vor opfattelse vedrørende dette forslag, så vi henstiller, det tages op til fornyet overvejelse hos de bestemmende instanser.

Det er vort inderlige håb, at man effektivt går ind for virkelige foranstaltninger til afværgelse af disse ulykker, thi som allerede nævnt både ved denne og tidligere lejligheder er lokomotivmændene med i billedet, hver gang en ulykke af denne art indtræffer. Lad det også blive nævnt, at adskillige af vore folk har overværet, hvorledes såvel person- som lastbiler ganske uanfægtet er kørt over for rødt blinklys, og det siger sig selv, at enhver lokomotivfører, der udsættes herfor, får et chock til skade for hans helbred.

Ud fra det her anførte er det vort håb, at der nu tages alvorligt fat på dette problem, og er det da ikke en ide til overvejelse, at alle der ønsker kørekort til motorkøretøj skal gennemgå en tvungen teoriskole af 10 eller 12 timers varighed med en afsluttende prøve. Undervisningen skal særlig lægge vægt på tre ting. For det første, hensyntagen til andre trafikanter, for det andet forståelsen af begrebet hastighed, og hvad det betyder, om man kører 40 eller 100 km i timen, hvis et uheld af en eller anden art forekommer, og sidst men ikke mindst respekt for de eksisterende skilte og tavler, der er opstillet på gader og landeveje. Det vil givetvis blive en yderligere udgift for dem, der ønsker et kørekort, hvilket selvfølgelig vil møde modstand, men ideen bør tages op til overvejelse som et led i bekæmpelsen af trafikulykker.

Det må erkendes, at det er en høj pris, der daglig betales både herhjemme og i andre lande i form af døde og tilskadedkomne blot for at komme hurtigt afsted, og alle midler bør tages i anvendelse for at nedbringe tallet på trafikens ofre.



# Jernbaneforhold i Australien

Spørgsmålet om tekniske fremskridt, modernisering og rationalisering af jernbaner og transportvæsen er aktuelt i praktisk talt alle lande. Det er i denne forbindelse af interesse at studere de internationale erfaringer som er høstet, ikke mindst når det gælder de sociale problemer som opstår i forbindelse med den nye fase i den tekniske udvikling. Der bliver i denne artikel givet en sammenfatning af erfaringerne fra Australien på dette felt.

Efter de oplysninger og udregninger som foreligger, er det lykkedes aktionærerne ved jernbanerne at opnå en betydelig gevinst. Det var fra først af de store grundejere som var aktionærer. Værdien af deres jord steg i væsentlig grad efterhånden, som der blev bygget jernbaner, og der blev desuden indkasseret store rentebeløb. Som eksempel kan nævnes det som foregik i staten Victoria. Med en kapitalinvestering på ca. 110 millioner pund sterling har jernbanerne i denne stat udbetalt 200 millioner pund i renter, uden at grundkapitalen er blevet forringet med en eneste shilling.

Det blev påtalt at visse politikere, som samtidig var forretningsfolk af stort format, øvede afgørende indflydelse, når det gjaldt anliggender af jernbanenettet i visse bestemte distrikter. Gamle jernbanefolk i staten Victoria fortæller, at det ville være fordelagtigere at lægge jernbanelinien fra Diggers Rest direkte til Wooden, men der fandtes på det tidspunkt en rig grubeer som var medlem af staten Victorias parlament, og som ejede store landejendomme i nærheden af Sunbury, og resultatet blev, at skinnerne blev lagt over Sunbury og Macedon, for derefter at blive ført tilbage til Wooden.

På grund af politiske indflydelser og for at begunstige landets økonomiske udvikling, blev der indrømmet sværindustrien og de decentraliserede industrier o.s.v. visse særtakster som måtte dækkes, direkte eller indirekte, på det brede befolkningslags bekostning.

Til trods for disse hindringer ydede de australske jernbaner den australske befolkning en tilfredsstillende trafiktjeneste. Men i den sidste tid har visse indflydelsesrige politikere påny gjort et forsøg på helt at indordne jernbanerne under de store forretningsfolks interesser, disse forretningsfolk som for tiden er de herskende i landet. Disse folk tager ikke ringeste hensyn til, at jernbanerne er en afgørende faktor i samfundet som helhed.

Der foregår for nærværende en teknisk nydannelse indenfor det australske jernbanevæsen, og denne meget vidtgående tekniske modernisering skaber sociale problemer, som giver jernbanefolkenes organisationer hårde nødder at knække. Det er nemlig blevet spørgsmålet om hvem der skal have fordelene, og hvem der skal betale omkostningerne ved jernbanernes tekniske modernisering og rationalisering.

Et af de vigtigste træk i denne tekniske omdannelse er damplokomotivernes erstatning med de elektriske dieseltog. Generalsekretær for lokomotivførernes forbund i Australien (AFULE) har påpeget, at den tekniske udvikling som er i fuld gang, vil føre til at medlemstallet i denne organisation vil komme til at blive reduceret fra 14.000 til 9000 medlemmer. Jernbaneinspektørerne hævder, at man takket være de elektriske diesellokomotiver kan spare mindst 10 shillings for hver engelsk mil. Man kan her nævne et andet eksempel fra staten Victoria. Et elektrisk diesellokomotiv af kategorien »B«, som hver dag gør to ture fra Melbourne til Beunala og tilbage (omtrent 240 engelske mil tilsammen) sparer på to hele dage fem lokførere, fem fyrbødere og fem konduktører. Med andre ord: på to uger bliver 30 arbejdspladser overflødige. På eksprestoget fra Melbourne til Servicetown førte indføringen af elektriske diesellokomotiver en besparelse på to lokomotivførere og to fyrbødere pr. dag, det vil sige 28 arbejdspladser i en turnus på 2 uger. Et arbejde som

før med et damplokomotiv krævede 12 til 14 timer, kan for tiden udføres på 5 til 7 timer med et elektrisk diesellokomotiv. Det fremholdes, at staten Queensland er stærkest ramt af denne tekniske forandring, set ud fra jernbanefolkenes økonomiske interesser. Før fik alle som var ansat i transporten i Queensland betaling for de timer de arbejdede mere end 8 timer pr. dag, en ordning som blev anset for meget tilfredsstillende. Men efter at diesellokomotiver er sat ind, tilbagelægger togene i løbet af 5 til 6 timer et kilometerantal som er 50 pct. højere og trækker en tungere tonnage end tidligere.

Der er i diskussioner om disse problemer også blevet peget på at indføringen af de elektriske dieseltog gør Australien afhængig af leverancer af udenlandsk drivstof. På grund af de store kulforråd i Australien, har dette land været i stand til selv at producere motorenergi til damplokomotiverne. I flere lande er der gjort store fremskridt når det gælder udviklingen af lokomotiver med gasturbiner. Erfaringerne har allerede vist, at brunkullene i staten Victoria kan udnyttes for gasturbiner, og man kan derigennem, bliver det fremholdt, i stigende udstrækning gøre brug af sine egne drivstofkilder i stedet for helt at være afhængig af leverancer fra oversøiske lande, af dieselkraftstof og råolie.

Der gennemføres for tiden en omfattende mekanisering på en række områder. Staten Victoria er gået i spidsen når det gælder vedligeholdelse af skinnerne, forbedring af signaliseringssystemet m.v. På strækningen mellem Ballaret og Servicetown mener man på denne måde at kunne spare 3000 pund sterling pr. engelsk mil, hvilket indebærer en samlet besparelse på 600.000 pund.

Blandt de spørgsmål som er rejst særlig fra folk indenfor den australske arbejderbevægelse, er et af de vigtigste, udvikling af en omfattende jernbaneværkstedindustri indenfor statsområde. Der er sluttet kontrakter med udenlandske foretagender

som Clyde Engineering, General Motors m.fl. om leverancer af rullende materiel til de forskellige jernbanesystemer i Australien. Der er blevet lanceret forslag og planer som går i retning af, at statslige jernbaneværksteder i landet, selv skal bygge de nye elektriske diesellokomotiver og de nye turbinemaskiner. Dette bliver i arbejderbevægelsen betragtet som en del af kampen for at sikre arbejdspladserne i industrien, og for at hindre de store private spekulanter i at beherske og udnytte statsbanerne for sine egne formål.

Erfaring fra forskellige lande har i længere tid vist, at jernbanerne får sin største indtægt fra godstrafikken og ikke fra persontrafikken. Udviklingen af luftfarten og de andre transportgrene gør en konkurrence fra jernbanens side mindst talt van-

skelig. Når det gælder forstæderne i de store byer, står jernbanen selvsagt meget stærkt, men den største del af gevinsten kommer fra godstransporten. Ingen har forstået dette bedre end de store australske monopolsekskaber, som på flere måder forsøger at skaffe sig profit ved at udnytte jernbanerne. Sådanne store foretagender som F. H. Stephens, K. W. Thomas, Rudders og Mayne Nickles har opnået nedsatte takster fra jernbanerne for at skabe et system for vareleverancer »fra dør til dør« i en række af de største byer. I vareleveringstjenesten på 48 timer mellem Brisbane og Melbourne har disse foretagender i den grad lagt beslag på jernbanerne, at disse ikke hver dag kan garantere jernbanevogne til sine egne kunder. Som eksempel på hvilke indbringende private forretninger

det her drejer sig om, kan nævnes, at en jernbanevogn med 20 tons emballerede varer skaffer jernbanen en indtægt på 122 pund sterling, mens den skaffer vareleverandøren et udbytte på 536 pund. Fra flere hold bliver det stærkt understreget, at denne transport fra dør til dør kan besør- ges lige så godt af jernbanen selv, som på den måde kan skaffe sig en merindtægt af ikke liden betydning.

Jernbanefolkene og deres organisationer har ikke til hensigt at bekæmpe eller bremse de tekniske fremskridt, men de er af den mening at mekaniseringen, øgningen af produktiviteten og automatiseringsforanstaltningerne bør være ledsaget af en nedsættelse af arbejdstiden, forhøjelse af lønningerne og forbedring af jernbanemændenes stilling og vilkår som helhed. A.G.H.

## Nyt fra samarbejdsudvalget

### *Nyt fra samarbejdsudvalget*

På 1. distrikts samarbejdsudvalgs- møde redegjorde formanden for statsbanernes driftsresultat for finansårets 3 første kvartaler samt for drifts- og trafikpræstationerne i distriktet sammenlignet med tilsvarende perioder sidste år. Formanden håbede, at de gennemførte takstforhøjelser for gods og personbefordring vil give forøgede indtægter uden at medføre trafikafgang.

Om overfarterne oplyste formanden, at antallet af overførte biler viser en fortsat stigning, og at der fortsat må forventes et forøget pres på vore overfarter. På Storebælt vil en ny to-dækker blive taget i anvendelse i indeværende sommer, og en tre dækker er kontraheret til levering ca. medio juni 1963. Sidstnævnte færge, der vil kunne overføre 400 personbiler, bliver formentlig verdens største autofærge.

Også til hurtigruten Kalundborg-Arhus er en ny færge bevilget til levering i sommeren 1964.

### *Anlægsarbejder*

På København H er arbejdet med forlængelse af perronerne 1 og 3 på-

begyndt. Arbejdet skal være udført inden ferietrafikken.

I Nykøbing F går arbejdet efter programmet. Der er udarbejdet forslag til lokaler for den nye kolonne, der har fået hjemsted i Nykøbing F.

På København G skrider arbejdet med indretning af den nye pladslæsningsperron programmæssigt frem. Anlægget skal tages i brug til efteråret. En modernisering af postbanegården skal formentlig påbegyndes om et års tid.

På Nørrebro er der i det forløbne år udført forberedende arbejder, således at det egentlige pladslæsningsanlæg nu kan påbegyndes. Pladslæsningsanlægget bliver indrettet med en overdækket perron med spor på begge sider, tilsammen ca. 500 m spor. Under ombygningen kan det næppe undgås, at der påføres personalet enkelte ulemper, men der vil blive gjort, hvad der er muligt, for at begrænse ulemperne.

For Herlev er der udarbejdet projekt til en overdækning af den brede del af perronen for enden af pakhuset.

I Næstved trænger velfærdsforholdene for flere personalegrupper til modernisering, bl.a. for pladsperso-

nalet og banekolonnen. Der bør udarbejdes en helhedsløsning af alle de aktuelle problemer, og dette arbejder distriktet for tiden med. Arbejdet bliver temmeligt omfattende, der skal igangsætningstilladelse fra boligministeriet, og det kan derfor ikke ventes, at det bliver påbegyndt i nærmeste fremtid.

På Korsør station skal den nye godsvognssorteringsrist og de nye togvejsspor for ankommende og afgående godstog tages i brug. De nye eftersynsspor for motormateriel skal samtidig tages i brug, men den endelige arbejdsplads – herunder opholdsrum m.v. – på dette sted, vil dog ikke dermed være færdig. Der indrettes derfor midlertidige lokaler (mandskabsvogne).

### *Driftsmateriel*

Levering af S-togsmateriel er fortsat, idet der nu er leveret 16 stk. styrevogne, samt 2 stk. Mm-vogne. Levering af de 17 stk. 2 vognstog ventes afsluttet ca. 1. oktober i år.

Distriktet har foretaget en større undersøgelse af årsagen til varmløbning af godsvogne. Undersøgelsen gav ikke fingerpeg om de enkelte forhold, men den underbyggede den



# Rheingold

Tyske Forbundsbaner sætter  
nyt tog ind på ruten  
Amsterdam—Basel



Med den nye køreplan fra slutningen af maj d.å. indsatte Tyske Forbundsbaner det mest moderne tog i Vesteuropa, det nye »Rheingold«, der kører på ruten Amsterdam—Basel. Toget er et luksustog, indrettet efter de bedste amerikanske mønstre.

Det består af storrumsvogne, sidegangsvogne, spisevogne og udsigtsvogn med barrum. Der findes en afdeling med telefon og skrivemaskine til brug for de mange forretningsrejsende.

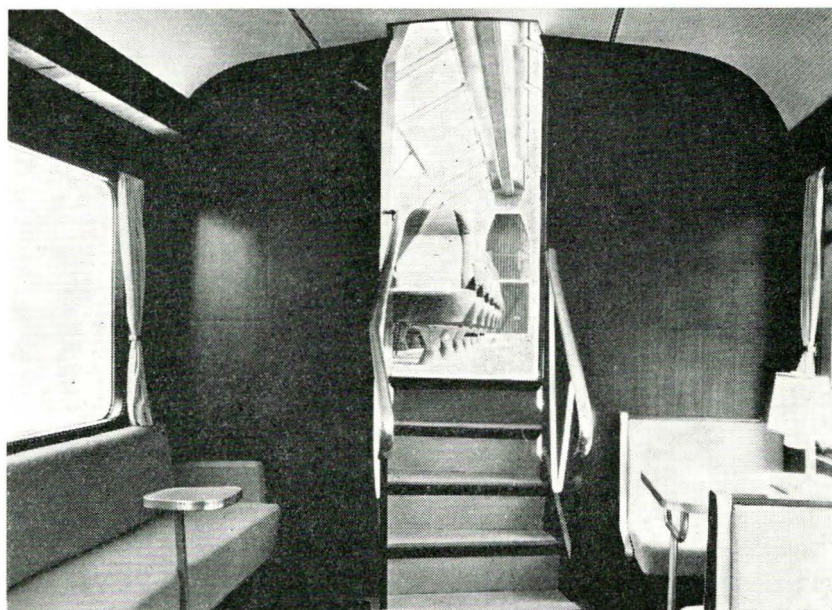
Toget trækkes af et elektrisk lokomotiv type E 10 og maksimumshastigheden er 160 km/t.



Øverst: Lokomotivet type E 10.

Midten: Forbindelsen fra barrum til udsigtsrummet.

Nederst: Udsigtsrummet med 22 siddepladser.



opfattelse, at betydningsløs afsporing senere kan være årsag til stor skade. Distriktet har derfor indskærpet, at afsporede vogne samt vogne, der har passeret op over en hemske, skal efterses af vognopsynet.

På Vesterport station afholdes forsøg med teknisk fjernsyn for at undersøge, om der herved kan skaffes togførerne i lange S-tog på krumme stationer bedre oversigt.

## Personaleforhold

Arbejdet for tilgang af stationsarbejdere fortsættes. Det blev oplyst, at der til supplerung af annoncering er fremstillet skilte til ophængning på alle distriktets tjenestesteder.

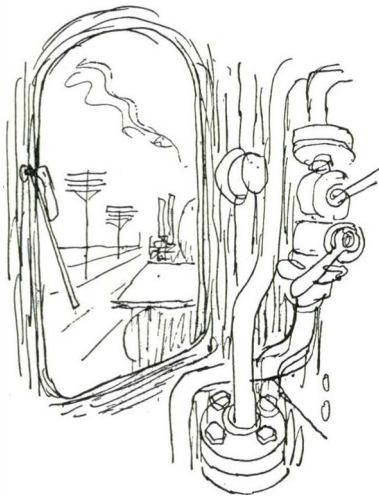
Der er antaget 45 stationsarbejdere siden sidste møde. I 1961 blev der antaget ialt 187 stationsarbejdere, men 42 forlod os igen.

*Thisgaard Thomsen.*





# Frontruden



B. B. B. =

## Basel Blometer Banegården

I vinterhalvåret oktober-april foregår en meget stor eksport af blomster fra den italienske og franske riviera til det nordligere Europa. En meget væsentlig del af denne eksport går over Schweiz grænsestation Basel, så den har fået tilnavnet blomsterbanegården. I sidste sæson androg blomstermængden sydfra således ikke mindre end 6000 tons over Basel, og langt den største del af blomsterne var nelliker, men også mange roser bliver sendt nordpå.

I omegnen af Nice, San Remo og Albenga, sidstnævnte byer ved den italienske riviera, findes kæmpemæssige marker med nelliker. De kvindelige deltagere i Danske Statsbaners selskabsrejse til italiensk riviera nyder også godt af denne blomsterpragt, idet værten på strandhotellet i Varazze ved afrejsen plejer at overrække dem en udsøgt buket og emballeret sådan, at de holder sig friske i lang tid efter hjemkomsten.

De italienske nelliker, der skal eksporteres pr. jernbane, lægges i store flade bambuskurve, hvor der er plads til ca. 500. Hvis man på Basel B.B. ser sådanne bjerge af kurve under omladning, indeholder de altså sydens blomsterpragt. Nu er de hurtige, direkte godstog TEEM-ekspresser kommet til, og de fører ikke alene italienske grøntsager og frugter, men også blomster nordpå.

## Lok-kørsel »på højkant« på jordens tag i Peru

De højest beliggende jernbaner i verden findes sikkert i den sydlige del af Peru i egnen omkring Titicaca-søen, der er på 8330 kvadratmeter og jordens største. Den ligger ikke mindre end 3812 meter over havet. Det peruvianske jernbanenet i denne del af landet er formet som et T fra byen Mollendo ved Stillehavskysten og til Arequipa. Midterlinien går til Puno ved Titicaca-søens bred.

De sydperuvianske jernbaner må overvinde utrolige højdeforskelle, og ikke alene kræver stigningerne ekstra agtpågivenhed, men der findes utallige kurver, så toggangen ikke kan undgå at blive noget slingrende. De vanskelige forhold har måttet tages i betragtning ved konstruktionen af en serie nye lok, der nylig er leveret til banerne, som man faktisk kan sige kører »på jordens tag«.

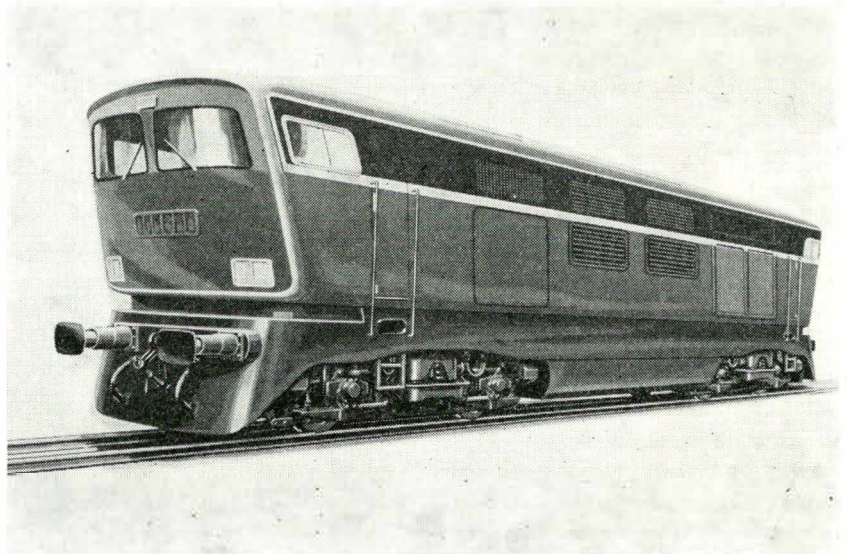
Det har således været nødvendigt at indføre en særlig tilgang af brændselsstof, og den fungerer automatisk, afpasset efter, om toget er på en stærkt stigende eller nedadgående strækning. Derved undgår man et kraftspild ved højdeforskel. På grund af det store antal kurver med stærkt begrænset udsyn, er lokene på disse strækninger også forsynede med nogle specielt konstruerede lanterner. Det er sikkert et meget anstrengende job at være lokfører på en sådan »rutsjebane«!



## Et 2000 hk dieselelektrisk lokomotiv fra Henschel

Henschel-Werke har i fællesskab med SSW (Elektro-Industrie) udviklet en ny prototype fireakslet dieselelektrisk lokomotiv på 2000 hk beregnet for europæiske jernbanestrækninger, men også med mulighed for at kunne eksporteres til oversøiske lande.

Lokomotivet er forsynet med en Maybach-dieselmotor, som har et omdrejningstal på 1500 omdrejninger pr. minut. Hovedgeneratoren udvikler en effekt på 1300 kw. Hele maskinanlægget med dampgenerator til togopvarmning og trykluftudrustning er anbragt i maskinrum, medens der under vognen mellem bogierne er anbragt beholdere for brændstofolie, smøreolie, kedelfødevand, trykluft samt batterier. Akkurat som vi er fortrolige med det på vore diesellokomotiver, men en forskel er der, idet lokomotivet er opdelt i 5 afdelinger med gennemgangsdøre. Som fremgående af illustrationen har førerrumsprofilen fået en særegen udformning, som tager sigte på beskyttelse mod solens stråler gennem frontruderne, medens sideruderne har jalousier til afskærmning for solen. Denne udformning er lavet specielt med henblik på lokomotivets anvendelse i tropiske lande. På den tyske industrimesse i Hannover 1962 diskuteredes kraftigt om dette lokomotiv skulle forblive en prototype, eller det ville blive sat i seriefremstilling.





## Kanal-tunnel en 200 år gammel ide

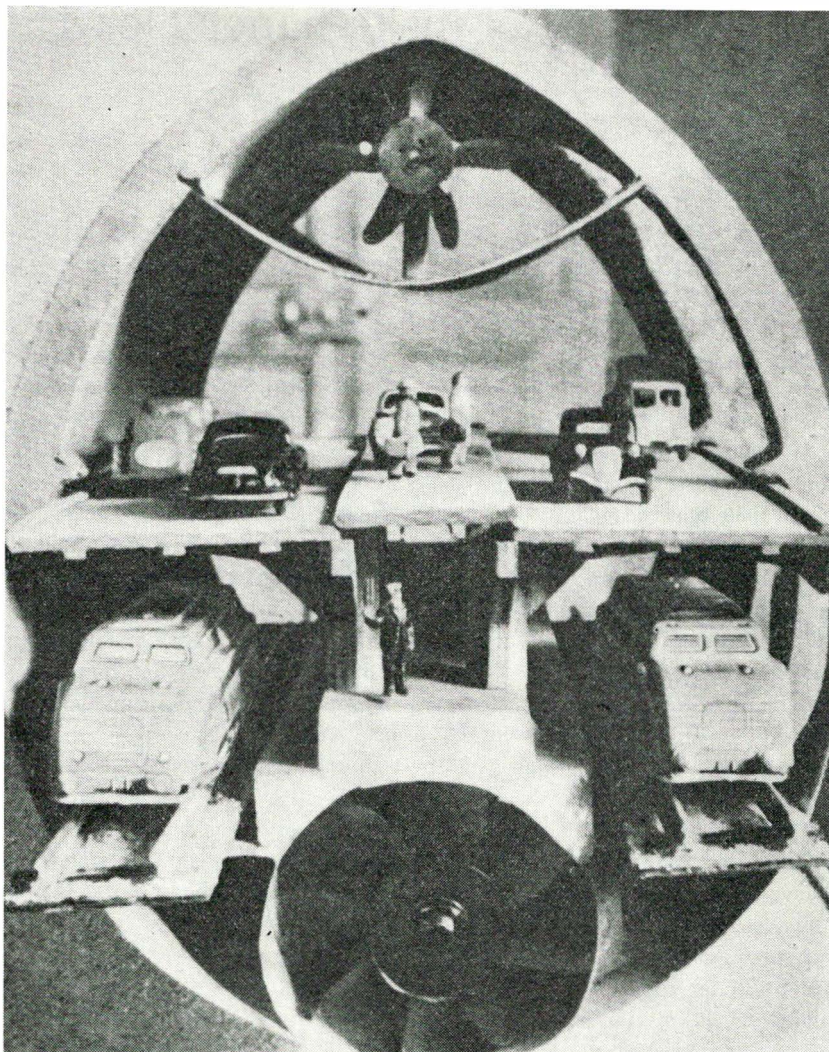
Inden længe venter man, som tidligere omtalt her i bladet, i de to engelsk-franske teknikergrupper at komme til enighed om, hvorvidt forslaget om en fast forbindelse over den engelske kanal skal være en bro eller en tunnel.

Tanken om et sådant projekt er mere end to hundrede år gammel. Allerede i 1750 lod universitetet i Amiens udskrive en prisopgave, som præmierede den bedst mulige løsning. Gennem årene har mange på begge sider af kanalen interesseret sig for planerne. Også Napoleon beskæftigede sig med dem, efter at ingeniøren Mathieu havde udarbejdet et projekt. Omkring 1850 forelå en tunnelplan, som den franske læge de Gaumont havde arbejdet med i 25 år og anvendt hele sin formue på.

I 1872 blev i England og Frankrig oprettet de kanal-selskaber, som endnu består. Syv år senere begyndte man på begge sider at bygge prøvetunneler. Englænderne byggede en tunnel på 2.000 m og franskmændene en på 1500 m, men på grund af politisk modstand blev planerne skrinlagt i en længere årrække. I 1940 fremsatte den franske ingeniør André Basdevant en ny tunnelplan, som han fik flere hundrede fremtrædende engelske teknikere og politikere interesseret i.

For seks-syv år siden udtalte daværende forsvarsminister Macmillan, at England ikke mere havde strategiske betænkeligheder ved en tunnel under Kanalen. Denne kategoriske udtalelse ændrede indstillingen til det kæmpemæssige projekt, hvorefter de engelsk-franske selskaber med bistand fra en amerikansk gruppe i New York gik i gang med detailprojektering.

Det nyeste forslag, der er fremme til en forbindelse mellem England og Frankrig, er et vældigt tvilling-rør for el-tog i hver retning. Tunnelrørens længde er 40 km, og hvert 10. minut vil et el-tog, som skal kunne medtage biler, køre gennem tunnelen. Der arbejdes med flere andre projekter. Et af forslagene ses oven for. Det er udarbejdet af den franske



ingeniør. Basdevant og viser et tunnelrør i to etager, hvor togene kører nederst og biltrafikken i øverste etage.

### Kommandopost til 12,5 mill. D-mark

På Münchens hovedbanegård, en af de stærkest trafikerede i Europa, er man i færd med at bygge en otte etagers central-kommandopost, der skal afløse 17 andre poster og vil stå færdig til december næste år. Ved centraliseringen opnår man at kunne nedskære personalet, der betjener de 17 poster, fra 148 mand til kun 50 i kommandocentralen, hvis femte etage får en stor glasudbygning. Herfra vil man kunne overse terrænet.

Mere end tusind togafgange og 4000 rangeringer foregår daglig på Münchens hovedbanegård. Dens signalanlæg er 30 år gammelt og bliver nu udskiftet samtidig med bygningen af

kommandoposten, der elektrisk dirigerer 295 vigespor, 190 hovedsignaler og 264 stopsignaler. Anlægget koster 10 mill. D-mark, hvortil kommer 2,5 mill. for de fuldautomatiske blokafsnit og fjernstyrede afløbsspor.

### Sovjet-tog med radio, vodka og te

Fhv. stationsforstander P. Widesheim, Uddevalla, har været på en togrejse i Sovjet og fortæller fra turen, at han rejste på 1. klasse i et tog, som bestod af 13 store sovjetvogne. Trækraften var to korte, men høje sammenkoblede diesellok. På kupebordet stod foruden en lampe en radiomodtager. Kvindeligt togpersonale solgte smørrebrød, vodka og te, hver vogn havde sin kvindelige konduktør. I øvrigt blev teen lavet på særlige temaskiner, der opvarmedes med trækul.



# Finske baner elektrificeres

Den første jernbanelinie i Finland, Helsingfors–Hamenlinna blev åbnet for trafik den 17. marts 1862, og finske jernbaner er således lidt over 100 år gamle. Finland var på det tidspunkt under russisk herredømme, hvorfor sporvidden er den samme som i Rusland d.v.s. 1,524 mm.

År 1900 havde jernbanenettet en længde på ca. 2650 km, hvorefter det indtil 1939 blev udvidet til ca. 5500 km, og ved afståelsen efter krigen mellem Finland og Sovjet blev det reduceret med omkring 1300 km. Nettet er senere udvidet med ca. 1000 km og efter de udarbejdede planer, skal der bygges 450 km indenfor en overskuelig tid. Der findes kun to privatbaner i Finland med en samlet sporlængde på 70 km.

I 1939 var antallet af damplokomotiver næsten 800, medens person- og godsvognsparken omfattede henholdsvis 1500 og 25.000. Godstrafikmængden var samme år omkring 12,5 millioner tons og antallet tonskilometer 2,2 milliarder. Både person- og godstrafik er tiltaget efter krigen med Sovjet og nåede sit højeste punkt i 1961.

1957–58 var godsmængden mindre på grund af lavkonjunkturen, men 1960 voksede den igen og satte ny rekord med 5 milliarder. 1960 blev persontrafikken forøget med 8 procent og 1961 med omkring 10 procent.

Det rullende materiale er i stor udstrækning forøget siden den anden verdenskrig og antallet af godsvogne er nu omkring 27.000. Der findes dog mange gamle godsvogne i trafikken, men i de senere år er bygget moderne 19 tonsvogne samt andre til specielle formål. De finske statsbaner har et byggeprogram, der omfatter bygningen af ca. 1500 godsvogne pr. år. Personvognsparken er i udstrakt grad blevet ændret og specielt de langtgående. 1961 blev 15 moderne personvogne bygget helt i stål taget i brug, og det er tanken, at flere af denne type skal bygges i de næstfølgende år.

Trækraften skal også fornyes og hovedsagelig skal dampen afløses af dieseldrift. Omkring år 1950 blev såvel person- og godstrafik udelukkende afviklet med damp, men 10 år senere blev ca. 50 procent af den totale trafik afviklet med diesellokomotiver, motorvogne og skinnebusser. I dag findes der i Finland 650 damplokomotiver, 28 diesellokomotiver, der er bygget i Finland, 170 motorvogne og 189 skinnebusser. For øjeblikket bliver alle former for trækraft bygget i Finland, og den sidste type som er taget i brug er Alstom-lokomotivet (2800 hk). I øvrigt det første lokomotiv af denne type, som er taget i brug i sommer.

En elektrificeringsplan er nylig udarbejdet af de finske jernbaner og i henhold til denne plan skal de banestrækninger, som har den største trafikthed elektrificeres. Det bemærkes dog, at den finske rigsdag endnu ikke har godkendt disse planer. Det er dog vigtigt, at dette trækraftproblem løses, da man venter en betydelig forøgelse af godsmængden som følge af den finske industris hurtige vækst.

Jernbanenettet er blevet stærkt forbedret de senere år. For øjeblikket er en strækning på 350 km dobbeltsporet og på 43 procent af nettet findes svære skinner. De svære skinner har en vægt af 60,43 kilogram pr. meter, og denne skinne er godkendt som standarden.

Store centrale rangerbanegårde er under bygning og en 184 km strækning bliver fjernkontrolleret inden udgangen af dette år. En banestræk-

ning på 100 km er udrustet med automatisk signalanlæg, og disse sikkerhedsanordninger øges stadig.

I Finland bliver omkring 50 procent af godstrafikken og ca. 20 procent af passagertrafikken befordret på jernbanen og trods den svære konkurrence fra vejtransporten er jernbanen dominerende, specielt med hensyn til svært gods. Det skal f.eks. nævnes, at papir, cellulose m.m. befordres med jernbanen.

Godsbehandlingen undergår en stadig rationalisering med ibrugtagning af nye tekniske metoder. Stykgods-transporten er også rationaliseret ved brugen af gaffeltruck og andre moderne midler.

De finske statsbaner beskæftiger 34.000 og på de fleste områder følger de ansattes forhold nogenlunde de samme, der gælder i de andre skandinaviske lande. Efter 1 års ansættelse har ansat personale ret til en måneds ferie og efter 15 års ansættelse 42 dage.

Finske Statsbaner har egne læger og røntgenundersøgelse er obligatorisk. Ansatte har fuld løn under sygdom i 30 dage,  $\frac{2}{3}$  i de følgende 150 dage og derefter halv løn.

Boliger er også et problem, finske statsbaner har beskæftiget sig med, og siden krigen har de finansieret bygningen af flere store moderne stenhuse. De ansatte er bevilget lån til bygning af eget hus, og til bygning af hobbyrum har banerne ydet støtte af økonomisk art.

Jernbanepersonalet har forøvrigt flere feriehjem og hertil ydes støtte under forskellige former.





# Jernbane-esperantister fra 19 lande til kongres i Ungarn

I tiden 5.–11. maj afholdtes i Budapest den 14. internationale Esperantokongres for jernbanemænd. Denne kongres var vor hidtil største med ca. 1050 deltagere fra 19 europæiske lande.

Fra Danmark deltog 18 medlemmer fra Dansk Jernbane Esperanto Forbund. Vi rejste over Østrig og gjorde een dags ophold i Wien, hvor vi blev modtaget af østrigske jernbane-esperantister, som viste os byens forskellige seværdigheder.

Ved ankomsten til Budapest blev vi modtaget af de ungarske esperantister, som med busser kørte os til vore hoteller.

Søndag formiddag fandt den højtidelige åbning af kongressen sted, hvorunder der blev holdt taler af de forskellige landes delegerede samt af trafikminister Stefano Kossa og forfatteren Julio Baghy. Trafikministeren var formand for æreskomiteen og er gammel esperantist. Om eftermiddagen var der byrundtur. Budapest ligger meget smukt ved Donau, desværre er mange af dens smukke bygningsværker mere eller mindre ødelagt på grund af de voldsomme kampe mellem de tyske og de russiske tropper under den sidste verdenskrig. Kongressen genvalgte hollænderen K. G. J. de Jong som formand, og efter indbydelse fra England blev det vedtaget, at kongressen for 1963 skal afholdes i Stoke-On-Trent i England.

Ligeledes blev der under kongressen afholdt et fagforedrag, der omhandlede udviklingen og arbejdsgangen ved sammensvejsning af skinner og lægning af betonspor i Ungarn. – De forskellige landes delegerede var inviteret til modtagelse hos generaldirektøren for de ungarske jernbaner, der bad os overbringe vore landes jernbanemænd en hilsen.

Der blev under kongressen afholdt to heldagsudflugter samt foretaget besøg forskellige steder, bl.a. besøgte vi en jernbane, hvor personalet udelukkende er børn mellem 10 og 14 år. Denne bane er bygget fuldstændig som de almindelige baner med stationer, sikringsanlæg og krydsningsspor. Den har en længde af 12 km, og på strækningen findes 7 stationer og 1 holdested. Den fører fra Budapest op til et meget yndet udflugtssted og er meget benyttet. Kun motorførerne og stationsforstanderne er voksne, resten er børn, og det er en meget stor ære for børnene at få ansættelse ved banen, da kun de dygtigste og flittigste i skolen kan komme i betragtning. Hvert barn gør tjeneste een gang hver anden uge og skifter tjeneste hver gang. Det var morsomt at se, hvor ivrige de gik op i deres tjenester, samtidig var det en glædelig overraskelse, at mange af børnene talte Esperanto.

Under heldagsudflugterne fik vi et godt indtryk af Ungarns forskellige egne. Den ene udflugt gik med særtog til Miskolo. Til særtoget var koblet en speciel målevogn – de ungarske jernbaners nyeste

erhvervelse – ved hjælp af hvilken man på en fjernsynsskærm kan kontrollere både sporets tilstand og togets aksellejer. Den var tilkoblet toget for at give de udenlandske jernbanemænd lejlighed til at se vognen i arbejde, man fik ligeledes de tekniske installationer forklaret. Endnu har de ungarske baner dog ikke megen erfaring angående vognens ydelse, da den er af helt ny opfindelse, men man venter sig meget af den.

Byen Miskolt er beliggende på grænsen mellem bjergene og de ungarske sletter og er Ungarns næststørste by. Herfra gik det videre med busser op til de store drypstenshuler ved den tjekkiske grænse, en tur på 200 km. Først kørte vi op i bjergene og besøgte de smukke bjerge og dale, derefter kørte vi over sletterne op til drypstenshulerne. Kørslen var arrangeret således, at vi så så meget som muligt af det ungarske land. Vi kom forbi de ejendommelige ungarske landsbyer og de særprægede zigøjnerlandsbyer, som altid ligger for sig selv lidt uden for de almindelige landsbyer.

Den anden udflugt gik til Balatonasøen, der er Mitteleuropas største sø, på begge sider af søen ligger der mange hoteller og sanatorier. Her ved søen i en af de store moderne moteller blev kongressen højtideligt afsluttet.

Det var en kongres fuld af interessante oplevelser. Men den største oplevelse var trods alt at være sammen med jernbanemænd fra 19 forskellige lande, og at man kunne tale sammen og forstå hinanden ved hjælp af kun eet sprog.

Antonsen.



– Det må da være forsinket !





### »Lanternen«

»Lanternen« afholder sin årlige skovtur onsdag den 15. august 1962.

Vi mødes som sædvanlig under uret i afgangshallen Kh kl. 15,15 prc., hvor vi med udflugtstog og det gode »Lanternen« humør tager over Holbæk og videre ad Odsherredsbanen op gennem det smukke sommerland via Asnæs Vig til Nykøbing Sj., hvor vi uden for byen stiger af og går ca. 10 min. gennem skov til den smukt beliggende skov- og strandpavillion »Grønnehavehus«, hvor »Olsen« venter med det traditionelle »Det store kolde usandsynlige« alt godt (alt undtagen æggekage) m. sild, varme fiskefiletter, andesteg, stegt kylling, stegt ål, fersk, røget laks, rejer samt ostanretning, hertil serveres 1 pils, 2 snapse, mokka samt 1 likør.

Herefter bal m.m. muligvis med kendt dirigent, kendt fra radio m.m.

Pris pr. deltager 18 kr.

Indtegningen sker på maskindepoterne Gb, Hgl og Av eller ved mundtlig henvendelse på 74 59 59 eller 30 21 54.

»Lanternen« sørger for gyldig rejsehjemmel, som vil blive søgt holdt uden for den årlige norm.

Deltagere må selv forhøre på de respektive lokomotivmesterkontorer om tjenestefrihed.

Grundet turens tidlige beliggenhed midt i den hårdt belastede ferietid vil der ikke kunne ydes permission forud for samt efter turen, samt faste fri-dage flyttet til fordel for turen.

#### Bestyrelsen.

Til orientering for medlemmer af de københavnske afdelinger, som kunne ønske sig optaget i lokomotivmændenes selskabelige forening »Lanternen«, kan oplyses, at denne optager såvel lokomotivmedhjælperaspiranter som lokomotivfyrbødere og lokomotivførere samt elektroførere.

Al henvendelse om indmeldelse kan ske til følgende:

Formanden, lokomotivfyrbøder K. H. Pedersen,  
Gb.mdt.

Næstformanden, lokomotivfører E. A. Hansen,  
Gb.mdt.

Kasserer, lokomotivfyrbøder S. A. Sten,  
Gb.mdt.

Sekretær, lokomotivfyrbøder Simon Christensen,  
Gb.mdt.

Bestyrelsesmedlem, elektrofører E. J. Svensson,  
Av.mdt.

samt til »Lanternen«s repræsentant på Hgl.mdt. lokomotivfører L. E. Rasmussen.

»Lanternen«.

### Tak

Min hjerteligste tak for al venlig deltagelse ved min kære mands og gode vens sygdom og begravelse. Esbjerg, Randers og Struer afdelinger takkes for fanerne og æresvagten, for alle kransene, og til lokomotivmesteren og afdelingsformanden for talerne ved graven.

Fru Karen Vintersbøl, Ulla og John.

### Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund

Følgende numre blev udtrukket ved forbundets landslotteri: 11756 - 4214 - 16938 - 8472 - 18633 - 9081 - 3935 - 2511 - 14893 - 17262.



Forfremmet til elektrofører (12. lkl.) pr. 1. 7. 62 (med tjeneste som hidtil).

Elektroførerne (10. lkl.):

S. E. V. Mikkelsen, Enghave maskindepot.

F. H. R. Jensen, Enghave maskindepot.

H. J. Schjøtt, Enghave maskindepot.

E. G. Nielsen, Enghave maskindepot.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-8-62

Pensioneret lokomotivfører Gustav Rasmussen, Sverrigsvej 9 st., Viborg.

Pensioneret lokomotivfører E. M. Søgaard, Bruungsgade 53, 1., Århus C.



Lokomotivfører Jens Chr. L. Vinter Vintersbøl, Struer, er afgået ved døden den 12. 7. 62.

Pensioneret lokomotivfører Christen P. Christensen, Abildgårdsgade 27 st., København Ø., født den 8. 3. 1870 er afgået ved døden den 7. 6. 62.

Pensioneret lokomotivfører Hans Martin Pedersen, Luthersvej 24, 1., Fredericia, født den 2. 3. 1881, er afgået ved døden den 9. 6. 62.

Pensioneret lokomotivfører L. J. Overballe, Rensdyrvej 14, Højbjerg, født den 15. 3. 1878, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører S. L. H. Jacobsen, Rolfsplads 23, 3., København F., født den 23. 9. 1881, er afgået ved døden den 5. 7. 62.





# Adressefortegnelse

## Hovedbestyrelsen

### Lokomotivførere:

- E. Greve Petersen, formand, Strødamvej 26, 1. Ø. Tlf. Rylvang 8058.  
 S. Suneson, næstformand, Steins Plads 6, Valby, Tlf. 30 10 77.  
 K. B. Knudsen, sekretær, Smaragdvej 4, Herlev, Tlf. 94 08 16.  
 G. A. Rasmussen, hovedkasserer, Krusågade 26, 2. V. Tlf. Hilda 1152.  
 N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2. N. Tlf. Taga 7122 x.  
 S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13,4. Fredericia, Tlf. 1536.  
 E Tandrup, Lyngbyes Alle 12, Esbjerg.

### Lokomotivfyrbødere:

- J. B. Larsen, Smørumvej 239 st. tv., Brønshøj.  
 P. H. Andersen, Skovbakken 26 b, Fredericia.  
 M. K. Nielsen, Tjørnevej 7, 2. th., Padborg.

### Landsoplysningsudvalget:

- Lokomotivfører J. V. Christiansen, Ormslevvej 69, 1., Viby J., Tlf. 45379.



-Er der noget Der hedder "Hønsekupe", ?

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Københavns Godsbanegård	Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Telf. Asta 3093.	Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjnen 6, Brh. Telf. 94 75 46.
Helgoland	Lokomotivfører H. Fønnesbæk Hansen, Kongshaven 22, Valby. Tlf. 30 37 44.	Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2. tv., København N. Telf. Taga 7122 x.
Enghave	Elektrofører Ths. Foldager Pedersen, Byparkvej 127, Glostrup. Telf. 96 44 54.	Elektrofører H. B. Henningsen, Hvidovrevej 524 <sup>2</sup> th., Hvidovre. Telf. 78 47 35.
Roskilde	Lokomotivfyrbøder Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10.	Lokomotivfører E. W. Pedersen, Fælledvej 24 C <sup>2</sup> th.
Helsingør Hillerød	Lokomotivfører R. G. Holm, Ydunsvej 12 D. Tlf. 21 07 38. Lokomotivfører S. A. Botling, Skovgærdet 25 1.	Lokomotivfyrbøder A. B. Hansen, Sct. Annegade 53 A 1.
Næstved	Lokomotivfører O. E. Søltøft, Rosenvej 3 st. Tlf. (03) 72 09 56.	Lokomotivfyrbøder H. K. Hansen, Riddergade 1 <sup>2</sup> vær. 5.
Gedser Nykøbing F.	Lokomotivfører B. E. Rasmussen, Langgade 14. Lokomotivfører H. J. Jørgensen, Finsensgade 48.	Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Langgade 8 a.
Kalundborg	Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
Slagelse	Lokomotivfører E. Meng, Klokkestøbergade 15, 1. th.	Lokomotivfører H. Klørup Christensen, Valbyvej 40.
Korsør	Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesensallé 29 <sup>1</sup> .	Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1, 1. th.



<b>Afdeling</b>	<b>Formandens og repræsentantens adresse</b>	<b>Kassererens adresse</b>
Nyborg	Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25. tlf. 1728.	Lokomotivfører N. T. Christensen, Provst Hjorthsvej 2.
Odense	Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1., Odense. Tlf. 11 59 09.	Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
Fåborg	Lokomotivfører P. E. Bækgaard, Svendborgvej 107.	
Svendborg	Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.	
Fredericia	Lokomotivfører S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4., tlf. 1536.	Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st.
Vejle	Lokomotivfører Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande.	
Kolding	Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.	
Padborg	Lokomotivfører H. Ørnstrøm, Haraldsdalsvej 2. Tlf. 046 73 217.	Lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7 2.
Abenrå	Lokomotivfører H. P. Møller, DSB maskindepot.	
Haderslev	Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42.	
Tinglev	Lokomotivfører H. Jessen, Birkevej.	
Sønderborg	Lokomotivfører R. U. Andersen, Frihedsalle 31,1.	Lokomotivfører P. A. Overgård, Gartnervænget 9, st.
Tønder	Lokomotivfører J. P. Møller Jensen, Jernbaneanegade 16.	Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.
Esbjerg	Lokomotivfører C. M. Clausen, Storegade 73, telf. 4642.	Lokomotivfører H. M. Barlo, Østergade 53, II. th.
Skjern	Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pilealle 20.	
Struer	Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50.	Lokomotivfører A. Thoftdal, Torvegade 21.
Thisted	Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.	
Frederikshavn	Lokomotivfører L. E. Larsen, Lundevej 14.	Lokomotivfyrbøder A. T. Larsen, Vinkelvej 7 st.
Ålborg	Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværksalle 7, 2. th. Telf. 2 00 77.	Lokomotivfyrbøder V. B. Møller, Vesterbro 344 th.
Randers	Lokomotivfyrbøder N. G. P. Andersen, Valdemarsvej 11, Kristrup, Randers.	Lokomotivfører J. V. Jensen, Hans Bøjes Alle 24, st.
Langå	Lokomotivfører J. A. Pedersen, Vestergade 16.	
Århus	Lokomotivfører Erik Kristensen, Kaserneboulevarden 214. Telf. 2 95 46.	Lokomotivfører E. A. Lønngvist, Rosenvangs Allé 20.
Horsens	Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsensgade 11, 4.	
Skanderborg	Lokomotivfører E. Bondrup, Skanderupgade 26.	
Viborg	Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	Lokomotivfyrbøder Ib Jørgensen Klostervænget 17.
Brande	Lokomotivfører H. H. A. Christensen, Blichersvej 29, 2.	Lokomotivfører J. E. Pedersen, Herningvej 201.
Silkeborg	Lokomotivfører J. K. Bentsen, Rolighedsvej 3, 1.	
Herning	Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68.	Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.



## SØNDERBORG

. . . De spiser godt og billigt på

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

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

**Sørensen & Nielsen**

Rønnevej 5      Viborg      Æblevej 10  
Telf. 2388                      Telf. 1323

*Blikkenslageri - Centralvarme - Oliefyur  
Vand - Gas - Sanitet*

Landboernes Møbelmagasin

Vestergade 4. Telf. 1904 - 2088

Møbler i 4 etager

Tæppehuset

Gravene 30. Telf. 2151  
Viborg

**TV**  
*Huset*

Radio - Fjernsyn

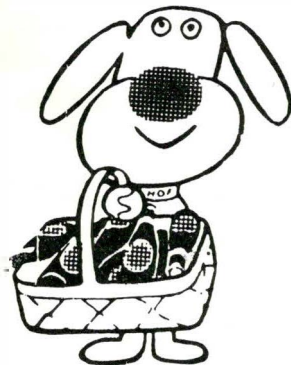
Køleskabe

Vaskemaskiner

St. Mikkelsgade 21 - Viborg - Telefon 3742

**Randers Byggematerialer**

TLF. \* 5800



## LANGAA

**CHR. NORUP MØLLER**

KOLONIAL - ISENKRAM

LEGETØJ

TELEFON 42

»Kaffen der dufter over hele huset«

**LANGAA VASKERI**

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

Henny og Max Baarup

Telefon Langaa 180

**CALTEX-service**

Moderne reparationsværksted for  
BILER - TRAKTORER  
Speciale: DIESELVOGNE

**FRITZ KNUDSEN**

Telefon Langaa 222

**Carlsberg**  
**HOF**  
*har den rene friske pilsnersmag..!*

## STRUER

**HENRIKSEN SKO**

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50247

**ULBJERG**  **Andelsmejeri**  
Ost i fineste      kvalitetet  
VIBORG      TLF. ULBJERG 50

## VEJLE

Flere og flere kører ind til

**UNO-X Benzin i særklasse**

Vestre Engvej, Vejle. Telf. 2744

**Salon »Ulla«**

v/ Ulla Tiedemann

Merkurvej 2, Vejle. Telf. 5583

*Moderne hårpleje -  
individuel klipning og frisering*



## HORSENS

**Strøg-Magasinet**

Søndergade 41, Horsens. Telf. (066) 26190

Kjoler-Nederdele-Bluser-Strikvarer-Strømper

**Slap a' i Rytterkroen**

Sønderbrogade 2, Horsens. Telf. 25703

Stedet hvor man spiser godt -

**Skotøjsmagasinet »Brock«**

Søndergade 40, Horsens. Telf. 25900

*der er go' gang i sko fra Brock*

## VARDE

**Vardeegnens Ungdomsskole - Varde - Telf. 1193**

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

**Gunver og Frede Nielsen**

## FREDERICIA

**FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL 1/2**

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 955

**MØBELFIRMAET**

Gunnar Jensen

Vestergade 35 - Telf. 575 - Fredericia

**Moderne møbler for alle hjem - Gerne konto**

**MOZART ANDERSEN**

Slagtermester

*vi sælger kun 1. kl. kød-flæsk og pålæg*

Bülowsvej 1, Fredericia. Telf. 1695

**Kig ind, når De går forbi —**

Krone Materialhandelen

v/ Daugaard Pedersen

Danmarksgade 27, Fredericia. Telf. 687

## AARHUS

### Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17

*Inventar efter opgave*



### Viby Maskinstrikkeri

W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706

Strikkeri . Væveri

Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

### S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi  
og  
konfektion

### Skræderforretning

Ryesgade 27. Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon

Aarhus 23720

Leverandør

til DSB

*Alf Lideking*  
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF.35874

### SANGE

Forfattes og duplikeres  
Maskinskrivning udføres

Blade . Kortevarer . Lommeromaner

### CHARLOTTEHØJ KIOSK

Tampersdalsvej 1 - Tlf. 6 93 53



**GRØN  
TUBORG**

*-der er stemning for TUBORG*

## NYBORG

### NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

### C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

### Windsor Nørregade 20

Tlf. 18 11

Herre- og Dreengeekvipering

### N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

### NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

L. A. Jørgensen, Løgravsvej 63

### BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

## KALUNDBORG

**VARE-MESSEN  
BUUR  
NUSEN**

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøttefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

### Spis mere OST,

ring så kommer Fællesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

### Kalundborg Folkeblad

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236

### Leo Kæraa

v/ Leif Andersen

exam. tandtekniker

Kordilgade 60, Kalundborg. Telf. 1035

### MÆHL

Specialforretninger i Ure og Optik

Kordilgade 55, Kalundborg. Telf. 59 559

*Kør godt- kør sikkert med-*

**Kalundborg Taxa Centralen**

Telf. 808

Forlang Kalundborg Mejeri's

1. kl. mejeriprodukter

Slagelsevej 121, Telf. 159

Uds. Nørrealle 57, Telf. 1392

Skibbrogade 53, Telf. 732

Kordilgade 52, Telf. 235

Vore vogne kommer overalt i Byen

### Dora Christensen

Kød-Flæsk-Pålæg-Salater

kun 1. kl. Varer

Slagelsevej 70, Kalundborg - Telf. 702

*Parfumeriet »Belle fleur«*

v/ K. Larsen

Alt i toiletartikler-parfume bijouterie

Skibbrogade 55, Kalundborg. Telf. 498

### A. KISTRUP Steffensen A/S

*Alt i manufaktur*

Kordilgade 36, Kalundborg. Telf. 387

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

*Inventar og Bolig Montering*

Tlf. Kalundborg 280



### Kalundborg Depot

v/ Folmer Hansen

Bøgevej 1, Kalundborg . Telf. 670

*Lys Petroleum - Gasolie*

*Fyringsdiesel - Farvet Benzin - Smøreolie*

*Deres direkte olieledning . Telf. 670*

Fa. **KJÆR**



### CHRISTENSEN

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

### ANDELSBANKEN

A.m.b.A.

Kalundborg Afdeling. Telf. 1111

### E. BLOM

Slagtermester

Nørrealle 45, Kalundborg 1040

Kød - Flæsk - Paalæg - Dybfrosne Varer - Varerne bringes

### O. Blechingberg's Eftf.

Farve - Tapet - Linoleum - Tæpper

Kordilgade 69, Kalundborg . Telf. 62

### Alle-Salonen

v/ K. E. Hemmingsen

Nørrealle 57, Kalundborg . Telf. 1645

*- alt i moderne hårpleje -*

*Permanent-Formskæring-Frisering*

*Særlig Afd. for Damer og Herrer*