

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 19 - 5. OKTOBER 1962 - 62 ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

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

Sørensen & Nielsen

Rønnevej 5 Viborg Æblevej 10
Telf. 2388 Telf. 1323
Blikkenslageri - Centralvarme - Oliefy
Vand - Gas - Sanitet

HOLSTEBRO

PEDER LYNGS *Bageri og Konditori*

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

RINGPARKENS MALER

v/ ERIK ORLA ANDERSEN, malermester
Ringparken 11 - Holstebro - Telf. 2576
Værksted: Fredensgade 3

Vi udfører alt malerarbejde - Spec. tapet og bygningsarbejde

TÆPPEHUSET
Grønsøgade 5 - Holstebro - Telf. 2825

FREDERICIA

MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn
- det moderne magasin for møbler - vi ompolstrer Deres møbler
Gothersgade 32 - Fredericia - Tlf. 822

MOZART ANDERSEN

Slagtermester
vi sælger kun 1. kl. kød-flæsk og pålæg
Bülowsvej 1, Fredericia . Telf. 1695

Kig ind, når De går forbi —

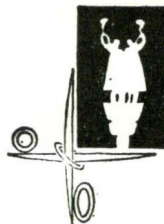
Krone Materialhandelen
v/ Daugaard Pedersen
Danmarksgade 27, Fredericia . Telf. 687

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V



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

RANDERS

NIELS JENSENS MØBLER

Thorsgade 4 - Randers - Telf. 3982
- se vort store udvalg
- tal med os om betalingsbetingelserne - vi bliver nok enige . . .

HORSENS

Slap a' i Rytterkroen

Sønderbrogade 2, Horsens . Telf. 25703
Stedet hvor man spiser godt -



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 19 - 62. ÅRGANG

5. OKTOBER 1962



Indhold:

Indkørselssignalet. Vest for Hedehusene	303
Mådehold	305
Fra medlemskredsen – Signalernes placering – Esperantokongres	307
Jernbanerne i Australien	310
Rejse til Senigalia	311
Under DLF	312
Personalialia	312
Lokomotivmændenes Enkekasse	313

Forsidebilledet:

Depot for bybanetog i Melbourne, Australien.



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:

Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Indkørselssignalet –

Vest for Hedehusene

Toguheldet mandag den 17. september i den vestlige ende af Hedehusene station har såre naturligt fremkaldt en fornyet debat indenfor lokomotivmændenes rækker, dels om placeringen af hovedsignalet for indkørsel det pågældende sted, dels om det nye signalsystem, som det fortsat må betegnes, uanset om det har været i funktion gennem en årrække. Det gamle signalsystem anvendes jo fortsat adskillige steder, ligesom det er kombineret med det nye system på visse af vore strækninger.

I anledning af det sidste uheld har foreningen da også modtaget en del henvendelser, og som det vil fremgå af andetsteds i bladet indlæg, hvori man bl.a. mener, at ansvaret for de to uheld, der er indtruffet på samme sted med ca. 1½ års mellemrum, skyldes signalsystemet, som skulle indeholde en del mangler. Foranlediget heraf må det være rigtigt at fremhæve de kendsgerninger, der ligger til grund for uheldene, således at eventuelle misforståelser ikke medfører en fejlagtig vurdering af det ene eller det andet signalsystems betydning.

Uheldet den 17. februar 1961 har tidligere været belyst her i bladet, i det omfang hvortil materialet har været tilgængeligt, men lad os påny fastslå, at lokomotivføreren for Kalundborgtoget ikke observerede signalerne forkert, men klart har erkendt, at han under de vanskelige vejrforhold med tæt tåge fejlbedømte afstanden. Han befandt sig imidlertid i et efter det nye signalsystem »dødt område«, fordi Hedehusene station ikke på det tidspunkt havde fået ombygget sit sikringsanlæg og var koblet forsvareligt ind til de to nærmestliggende stationers moderne anlæg. Skønt lokomotivføreren og hans kollegers resolute handling burde have medvirket til, at det bagefter følgende lyntog ikke blev lukket ind i samme interval (stationsområdet som direkte var betjent) skete dette ikke. Ved signalgivning blev det interval, han befandt sig i, åbnet ganske vist fra stationens side ud fra opfattelsen af, at det var for lyntoget, man signaliserede, og et sammenstød var derfor uundgåeligt, da Kalundborgtogets hastighed var den lavest mulige, medens det efterfølgende lyntog lå på en høj hastighed.

Uheldet den 17. september i år indtræffer heller ikke, fordi lokomotivføreren får en fejlagtig opfattelse af signalbilledet. Han iagttager mellembloksignalet med et grønt lys korrekt, men når ikke at bringe sit tog til standsning foran indkørselssignalet til stationen. I tiden mellem første og andet uheld er sikringsanlægget på Hedehusene station moderniseret, og der er også i den vestlige ende opstillet daglyssignal, som efter mellembloksignalets udvisen den pågældende dag skulle vise enten »kør« eller »stop«. Der er altså heller ikke her nogen uoverensstemmelse mellem lokomotivføreren signalobservation og signalgivningen.

Det er fremhævet overfor os, at hovedsignalet burde flyttes længere vestpå, da det først kan iagttages fra det tredje afstandsmærke, det vil sige i en afstand af ca. 400 m. Med fuld erkendelse for at signalsystemet skal være af en sådan karakter, at det klart tilkendegiver overfor lokomotivpersonalet, hvorledes kørslen kan foregå, må det på tilsvarende måde erklæres for nødvendigt, at de opstillede signaler står i et rimeligt forhold til stationsområderne. I det omfang det har været forsvarligt, herunder også fornuftigt, har vort signalkommissionsmedlem bestræbt sig for at varetage lokomotivmændenes interesser, ligesom naturligvis administrationens repræsentanter har været interesseret i en så betryggende opstilling som vel mulig.

Under hensyn til kurveforholdene har det tilige været foreslået, at der mellem bloksignalet og indkørselssignalet blev opstillet et såkaldt repetitionssignal. Efter vor opfattelse er det ikke tilrådeligt med en udvidelse af signalantallet. Der er fra mellembloksignalet til hovedsignalet en afstand på ca. 2000 m. Med nutidens trafik, store tog og store hastigheder kan dette ikke betegnes som en lang afstand, og som det er nævnt foran, har denne heller ikke haft indflydelse på de indtrufne uheld. På strækninger med så vanskelige sigtbarhedsforhold, som tilfældet er ved indkørslen til Hedehusene, må der i opbremsning reageres på et tidligere tidspunkt end på strækninger, hvor oversigtsforholdene er mere åbne.

Uanset hvilket signal der bliver vist mod lokomotivføreren, kan dette naturligvis overses eller opfattes forkert, og dette forhold forbedres ikke med opstilling af et større antal signaler. Når det samtidig tilkendegives, at man efter det ældre signalsystem var fuldt fortrolig med, at »rødt« betyder »stop« og »grønt« betyder »kør«, ligesom »brandgult« betyder »forsigtigt«, kan det være nødvendigt med en gentagelse af en af de vigtigste årsager til det nye systems indførelse.

Det giver en hurtigere og mere glidende trafik, og det fjerner en masse ubehagelige og besværlige togstandsninger med påfølgende telefonopringninger fra signaltelefoner til stationer. Kort

sagt der gives gennem det nye signalsystem melding til lokomotivpersonalet i det omfang, det nu en gang er muligt ved signalisering at underrette den ansvarlige for togets fremførelse. Medens man i tidligere tider måtte holde en temmelig lang afstand mellem to tog i samme køreretning, kan man nu afkorte denne afstand og gennemføre en tættere trafik. Med samme motivering er det derfor, at stationerne ikke skal anvende gradvis gennemkørsel i andre situationer, end hvor det er påkrævet. Lokomotivføreren skal gennem signalgivningen kunne tilpasse sin kørsel og derfor fra signalerne bl.a. underrettes om, der foran ham er hindringer i vejen for normal kørsel.

Som det tidligere er nævnt her i bladet, er lokomotivføreren det sidste led i det sikkerhedssystem, der skal garantere tryghed og tillid til togenes fremførelse over strækningerne. På stationerne har man i stor udstrækning efterhånden automatiseret alle anlæggene (det var det, der delvis manglede i Hedehusene den 17. februar 1961), så de manuelle indgreb fra personalet med påfølgende annullering af sikkerheden ikke kan finde sted.

Efterhånden som teknikken skrider frem er man således i stand til med megen stor nøjagtighed at kunne fastslå dens ufejlbarlighed. Hvad enten man har sine tvivl herom eller ej, er beviserne herfor mangfoldige, medens det fortsat er menneskeligt at fejle. Selv om der stilles store krav til overvågenhed, afstandsbedømmelse og hurtig reaktionsevne til lokomotivpersonalet, og de fejl der begås af dette ikke kan fjernes eller skjules på samme måde som mange andre fejl-dispositioner, må vi under vor tjeneste og til de krav vi stiller om supplement til det gældende signalsystem være opmærksomme på, at jo mere der kræves i den retning, jo nærmere kommer vi også automatiseringen. Det er ved andre landes jernbaner ikke ukendt, at man ad teknisk vej kan etablere installationer, som griber ind i de funktioner, der normalt hører til lokomotivførers arbejdsområde og hans betydning i sikkerhedssystemet.



Mådehold –

Man skal holde måde med midler og mad – bliv ikke for våde, når I går i bad.

For alt koster penge selv vandpjaskeri, og kronen har længe haft sjusket værdi.

Mens varerne stiger, avancen ta'r fart. Man venter intriger af lønmæssig art.

En knap har man drejet personlig profit, når få har for meget og færre for lidt.

Hvis bare man viser fornuftig kontrol med penge og priser og mådehold.

Formanden for Landsorganisationen De samvirkende Fagforbund har på en foreningskongres fornylig indgående behandlet regeringens opfordring til mådehold.

Alle medborgere måtte naturligvis være interesseret i spørgsmålet om økonomisk samordning og specielt når valutareserven var i farezonen, og man gerne så, at den høje beskæftigelse på arbejdsmarkedet blev bevaret.

Betingelserne for at ordne den kommende overenskomstssituation var bl.a. en forbedring af de lavestlønnedes kår.

LO arbejdede desuden for produktivitetsfremmende lønsystemer, ligelønsprincippet for mænd og kvinder, betaling for arbejdets værdi gennem en vurdering og et efterlønssystem som supplement til folkepensionen – uden urimelig skattemæssig virkning.

Det ønskede mådehold bør formentlig placeres på de områder, hvor en indtægtsforøgelse næsten uhindret har kunnet finde sted, og det bliver i hvert fald nødvendigt at dæmme op for monopolernes prispolitik og den prekære avancestigning.

»Oms«en har f.eks. givet forretningsverdenen adgang til uventet profit, hvad muligvis beror på en tanketorsk, da det på forhånd udtrykkelig var pointeret, at der ikke skulle næres nogen frygt for yderligere omkostningsstigning.

Men geschæftslivet er opfindsomt, så selv produkter, der var fritaget for oms'ens velsignelser, har man fundet ud af, at en dyrere emballage muliggjorde en højere udsalgspris.

Mådeholdet er altså en mangelvare på steder, hvor en udvidet butikslukning ikke ligefrem har beredt næringsorg.

Det er klogt at lytte til erfaren mands tale.

Når Eiler Jensen måske ikke som programmerklæring men dog med en vis sandsynlighedsberegning stiller en prognose for de eventuelle nye forhandlingsregler på arbejdsmarkedet, er det naturligt, at han tager en vis reservation til det efterlyste mådehold, da lønmodtagerne ikke gerne skulle være andre befolkningsgrupper underlegne i økonomisk henseende.

Helt gnidningsløst kommer man vel næppe til en forståelse, og muligvis må de nugældende aftaler opsiges med passende varsel, medmindre man vedtager begrænsede opsigelsesregler.

Man må sikkert kræve, at forligsinstitutionen på et tidligt tidspunkt kan forberede en løsning af de generelle spørgsmål, hvis hovedorganisationerne ikke selv kan.

Underinstanserne får så til opgave at tilpasse de interne forhold den generelle løsning.

Først og fremmest gælder det om at hjælpe de lavestlønnede og bringe forståelse af, at et minimumskrav på 240–250 kr. i ugeløn må være et ganske rimeligt forlangende. I hvert fald kan en familieforsørger ikke nøjes med mindre i den dyrtid, vi lever i.

På de steder, hvor man har en progressiv lønskala – f.eks. tjenestemændenes – kan en regulering i de nederste regioner automatisk medføre konsekvenser opefter, selv om man er indstillet på mådeholdet.

Da man sidst forhandlede om en forbedring af mindstelønningerne, var der tilsyneladende offentlig sympati for tanken, men forsøget strandede, fordi arbejdsgiverne nærede betænkeligheder for de konsekvenser det formentlig ville medføre.

Med de retningslinier, som politiske kredse har sat sig som mål for det økonomiske perspektiv, må der sikkert tages et forbehold.

LO har jo allerede bebudet, at vægtige lønningproblemer må løses, før man kritikløst kan snakke lønstop, når man nu i så lang tid ganske håbløst har ventet på prisstop.

Yderligere har grosserersocietetet i disse dage kraftigt protesteret mod omsens anbringelse i engrosledet som varefordyrende element.

Om det ville blive bedre med en større og omstændeligere administration som detailindex, kan der vel være delte meninger.

Efter Eiler Jensens usminkede redegørelse vil det nok blive svært at få diskonteret vekslen på de lønningmæssige afsavn, som et konstruktivt mådehold betinger.

For tjenestemændene er mådehold jo ikke noget ukendt begreb.

Tjenestemandsløvenes alfader, departementschef, senere finansminister H. K. Kofoed var mådeholdets ivrigste talsmand.

På et tjenestemandsmøde for 10 år siden gav han som hovedtaler udtryk for, at med pristallet som lønregulator, der jo udelod det luksusbetonede forbrug, havde tjenestemændene mere i realløn, end de faktisk kunne tilkomme. Pensionsordningen, den faste stilling, forhandlingsretten, voldgiftsretten og klageretten, selv om de to sidstnævnte nærmest havde haft præventiv karakter, var betydende fordele.

Det blev sagt, efter at arbejdet i så mange år havde været undervurderet og urigtigt betalt, og advancementrammerne var slået i stykker, så at visse tjenestemandsgupper var afskåret fra en naturlig forfremmelse. Normeringsloven skulle efter foredragsholderens mening kun opfattes som en revision af stillingsplaceringerne.

På det jævne, på det jævne – ikke i det himmelblå var tjenestemændene anbragt, og det kunne tilhørerne give ham fuldstændig medhold i.

De forløbne halve snes år har givet sig udslag i mere normale betragtninger, man er blevet forsigtig med formaninger til mådehold, når de uundgåelige lønreguleringer blev aktuelle.

En acceptabel lønningslov blev hurtig løs i hængslerne, da inflationen luftede skelettet og slog pristal og avancebegrænsning ud af fodslag.

Tjenestemandsgoderne var blevet et glansbillede, fordi privaterhvervet i betænkelig grad indordnede sig omtrent tilsvarende fordele, så hvem turde opfordre ungdommen med en kvalificeret uddannelse at klamre sig til tjenestemandsstillingen med indskrænkninger i bevægelsesfrihed og lønmæssigt mådehold. Selv pensionsretten var ikke noget tiltrækkende lokkemiddel, navnlig med udsigt til udbygning af folkepensionen.

Eksperimenterne med en overenskomstmæssig ansættelse kunne ikke fremme mådeholdet. Ordningen ville skabe uro, når personer med forskelligartet lønningsform udførte arbejde af ensartet omfang og karakter.

Tjenestemandsstillingen eksisterede nemlig ikke for tjenestemændenes skyld, men udelukkende for at sikre staten en stabil veluddannet arbejdskraft, og det måtte derfor blive statsmagtens opgave at klargøre sig, om og i hvilket omfang tjenestemandsstillingen opretholdes, og de politiske faktorer burde være klar over, hvilke konsekvenser dette fører med sig.

Den ny statsminister Jens Otto Krag har fornylig beskæftiget sig med mådeholdet og advaret mod at tilsidesætte hensynet til økonomisk balance og høj beskæftigelse. Hvis de respektive befolkningsgrupper gennem deres organisationer søgte at presse en indtægtsstigning frem, ville det direkte modvirke de mål, man søgte opnået gennem saneringen.

Virksomhederne måtte iagttagende en mådeholden udbyttepolitik, og skærper af monopol- og prismyndighedernes beføjelser var nødvendig.

De fremsatte lønkrav tog han varsomt på, men henstillede til de særligt begunstigede befolkningsgrupper at vise mådehold.

Hvad der nu skal ske afhænger af hele samfundets økonomiske udvikling.

Vor valutareserve er ikke inde i en krise, men skal stabiliseres af forsigtighedshensyn, hvilket er betinget af mådehold på forskellige områder.

At springe over, hvor gærdet er lavest og diktere lønstop, vil være risikabelt, fordi de lavestlønnede skyldes oprejsning efter det forcerede nederlag ved den sidste overenskomstforhandling. Dette har tilsyneladende alle parters sympati, så det kan blive for farligt at sætte stopsignalet på en farbar alfarvej for de svagere skuldre til at bære de byrder, som dyrtid og skatter har belastet dem med.

Reaktionen kan hurtig få en så skadelig indvirkning på hele samfundsmaskineriet, at man bitterlig kommer til at fortryde, at man ikke i betimelig tid viste sig mindre mådeholdne, og dette er med tilstrækkelig tydelighed tilkendegivet af en talrig lønmodtagergruppe.

Man kan næppe heller forbavses, hvis tjenestemændene ikke længer vil være statister i spillet om livsværdierne, men melder sig med berettigede krav, når lønproblemerne skal løses, og i hvert fald kan man ikke bebrejde dem, at de ikke har været mådeholdne, når der har været appelleret til samfundssindet.

Mr. Skeptik.

Sudans jernbanevæsen

Staten Sudan i det mørkeste Afrika, som blev selvstændig den 1. januar 1956, råder over et mere moderne jernbanevæsen, end man skulle tænke sig efter forholdene. Udviklingen er gået støt fremad, siden den første banestrækning i Sudan blev taget i brug i 1875, og det vigtigste, der skete i forrige århundrede var, da banelinien fra Nil-havnen Wadi Halfa til hovedstaden Khartoum, under lord Kitcheners regime som generalguvernør, blev taget i brug i 1899. Syv år senere blev der lagt jernbane til Det røde Hav og havnebyen Port Sudan, men navnlig i den sidste snes år er der sket en stor udvikling inden for Sudans jernbanevæsen.

I 1947 var det samlede skinnenet nået op på 3200 km, i 1955 næsten 3500 km, og i dag er det på 4560 km eller betydeligt større end Danmarks. Det vigtigste nyanlæg er Sudans vestbane, som blev bygget i årene 1955–59 til Nyala og den for kort tid siden fuldførte sydvestbane til Wau.

Ejendommeligt nok har Sudans jernbaner ingen forbindelse til nabolandene Ægypten og Eritrea. Dette skyldes bl.a. særlig vanskelige geografiske forhold og de store ændringer ved Nilen i forbindelse med opdæmningen ved Assuan.

Sidste år rådede Sudans statsbaner over 131 damplok til strækningsskørsel, 49 damplok til rangerdrift, 30 diesellok til strækningsskørsel, 11 til rangering, 272 personvogne, 186 andre vogne og 4948 godsvogne. I 1961 var knyttet 21.849 personer til jernbanerne, der har haft besøg af japanske baneingeniører, som under et længere ophold gav anvisning på, hvorledes der kunne rationaliseres i driften. Gennem løbende ordrer er antallet af diesellok siden ovenstående opgørelse steget med ca. 40. De stærkeste lok i Sudan er på 1850 hk, og man er inde i en syvårsplan, hvorunder der skal anskaffes 77 diesellok på 1850–2.000 hk, 14 på 350–500 hk til rangertjeneste, 150 passagervogne, 1.000 godsvogne og 70.000 tons skinner.

Endnu har man manuelt betjente sporskifter i blokposter ved de vigtigste knudepunkter, og det er meningen, at de snarest skal erstattes med moderne el-betjente. Samtidig vil man på de stærkest trafikerede linier indføre dobbeltspor. Sudans statsbaner kører på 1067 mm sporvidde.

Signalernes placering

Ved fællesmødet i Kalundborg den 12/12-61 med formanden, lokomotivfører Greve Petersen, havde jeg blandt andre et indlæg ang. de nye signaler. Jeg fremførte her den fælde der efter min og flere kollegers mening er i, at man kunne overse den ene grønne før Hedehusene, og derefter køre ind i et tværkørende tog, fordi hovedsignalet er skjult i kurven.

Greve Petersen har sikkert, som han sagde, taget sig af sagen og fremført den for rette vedkommende – men hovedsignalet er endnu gemt i kurven, både i Hedehusene og mange andre steder.

Den 10/9-1962 kl. 23,05 bragte jeg tog 2272 til standsning foran indkørselssignalet til Hedehusene – få minutter efter at ulykken var sket. Kort tid før havde jeg fra spor 7 i Roskilde set Gedserekspressen tog 192, køre gennem Roskilde med stor hastighed.

Da jeg med MY 1130 holdt ved signalet og så de røde slutsignaler på 192 ca. 100 m foran mig, og samtidig så MY-lokomotivet for 2187 med oplyst førerrum uden fører, ca. 50 m foran mig, på det andet hovedspor, fik jeg en mærkelig fornemmelse i mellemgulvet og tankerne for gennem hjernen, – er ulykken nu sket?

Få sekunder efter blev det bekræftet – ambulancer nær ved og fjernt fra hylede med sirenerne, samtidig med at jeg tog telefonen til Roskilde. Roskilde meddelte mig, at 192 var kørt ind i 2187 og gav mig besked om at være i nærheden af telefonen. Det var meget uhyggeligt, jeg skyndte mig ind i togførervognen bag lokomotivet og gav togpersonalet underretning om ulykken. Derefter løb jeg over til lokomotivføreren på MYeren for 2187, der var kommet tilbage. Denne fortalte mig bl.a., at ingen var kommet til skade, samt at lkf. Jarmø havde sagt: Jeg bremsede hvad jeg kunne, men kunne ikke nå at holde. – Denne udtalelse er sagen i en nøddeskal, – dersom det røde stopsignal kunne ses, i den rigtige afstand, kunne man nå at holde, selv om den ene grønne skulle svigte. (I Hedehusene kan det røde signal først ses i 400 m afstand, og bremselængden for 120 km/t er 5-700 m).

De nye signaler er gode og tydelige mange steder og fremmer f.eks. toggangen meget mellem Roskilde og København, men de skal kunne ses af lokomotivføreren i rette tid! Her må lokomotivmændenes organisation sætte ind. Signaler der ikke kan ses, må flyttes –, eller der må opsættes repetersignaler ved yderste afstandsmærke, så der er rigelig bremselængde, og dette signal må vise hvad hovedsignalet viser! – ikke det gule, der enten er stop eller kø, det opfordrer til chancekørsel og koster en masse penge i bremseklodser og arbejds løn, på grund af dobbelte opbremsninger, når hovedsignalet er gemt i en kurve. – Læresætningen på jernbaneskolen var før: Rødt er stop, grønt er kø.

Det må stadig være sådan, at de tusinder rejsende kan sætte sig i toget i bevidstheden om at sikkerhe-

den ved statsbanerne sættes først, men – en betingelse for sikkerheden er, at lokomotivføreren kan se det røde stopsignal, *før det er for sent!*

Svend Pedersen.

Lokomotivfører, Kalundborg.

Esperanto-kongres i Wien

Undertegnede har i sommer deltaget i en verdenskongres, hvor ca. 500 arbejdere fra 17 forskellige lande deltog.

Under åbningsmødet var det en oplevelse at høre Wiens overborgmester holde velkomsttalen på et flydende Esperanto, når man betænker, at en mand som han må have 100 andre gøremål, men altså alligevel kan afse tid til at vedligeholde det sprog, som han lærte i sine unge dage. Undskyldningen med, at man ikke har tid, fordi man er så optaget af organisationsarbejde, gælder altså heller ikke for vore fagforeningsfolk.

En yderligere glæde fik man, da tre tyske fagforeningsfolk officielt hilste kongressen i Deres forbunds navn. Det var *Metalarbejderforbundet, Papirindustriforbundet og Transport- og Trafikforbundet.*

Man sad da og tænkte i sit stille sind: Ja, bare alle forbundsledelser ville forstå betydningen af at have et fælles kongressprog, som alle kunne forstå i internationale forsamlings. For ingen tror vel på, at man kan beherske et af de nationale sprog så godt, at man kan klare sig i en virkelig saglig diskussion med folk, der har sproget som modersmål. Jo, naturligvis kan man lære at beherske et sprog så nogenlunde, men hvad kræver det ikke af tid og penge.

Indtrykket af et internationalt sprogs betydning uddybedes endnu mere under kongressens arbejds-møder, hvor folk fra vidt forskellige lande gav deres mening tilkende, og hvor de straks var i kontakt med tilhørerne, fordi disse talte og forstod det samme sprog.

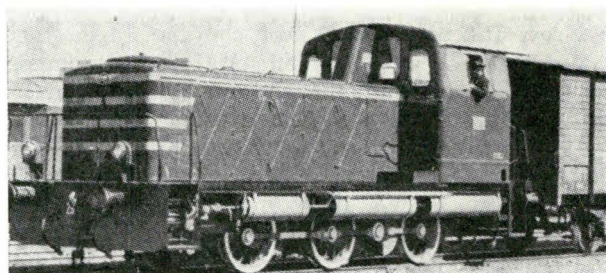
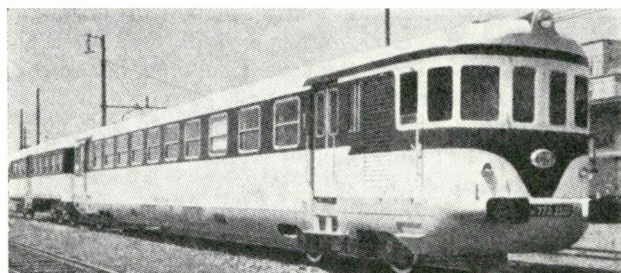
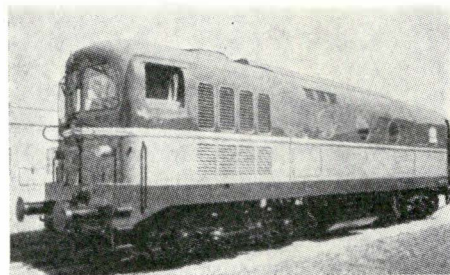
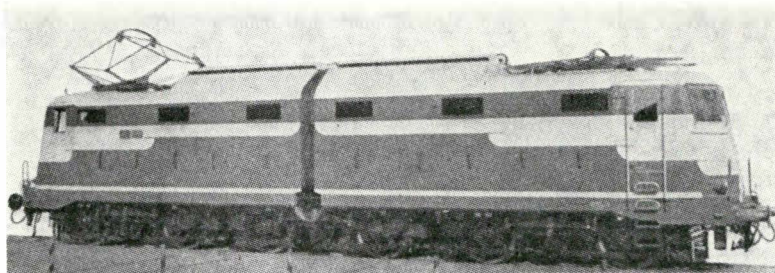
Her var ikke brug for et dyrt oversættelsesmaskineri med telefoner o.s.v. eller en langsomt virkende skriftlig oversættelse, som man så kunne studere bagefter.

Problemet om Esperanto som internationalt sprog indenfor fagbevægelsen, navnlig i relation til det store europæiske fællesmarked, som måske bliver en realitet indenfor det næste år, blev drøftet i en international arbejdskomite, hvor der i år deltog 7 nationer. Konklusionen af arbejds-mødet blev, at man indenfor de pågældende lande ville fortsætte den kampagne, som blev påbegyndt i foråret, for at få fagforbundene til at gå positivt ind for Esperanto.

Idet jeg henviser til den artikel, som nogle fagblade optog i foråret, beder jeg alle fagforbundsfolk, som læser dette, og som er indforstået med rigtigheden af ovenstående, om ved de kommende generalforsamlings at rejse problemet, og så iøvrigt opfordre alle fagfæller til at deltage i de af Arbejdernes Oplysningsforbund oprettede Esperantokursus i denne vinter.

E. Larsen.

Italien indfører el- og dieseltog i stort omfang



Her er fire typer af Italiens statsbaners nyeste lokomotiver, henholdsvis el- og dieseldrevne.

Ferrovie dello Stato – de italienske statsbaner – er inde i et moderniseringsprogram, der fuldstændig vil ændre banernes karakter. El-installationer rejser sig langs alle hovedlinier, nye stationer bygges, og der er seriefremstilling af rullende materiel og de mest moderne el- og diesellok, man hidtil har set på europæiske jernbaner.

Allerede inden krigen lagde man grunden til denne omstilling af driften og modernisering, som i de seneste år er nået meget langt frem. I 1960 var således 6.000 km strækninger med 3.000 volt jævnstrøm og 1200 km med vekselstrøm gennemført. 51 pct. af den førstnævnte strækning havde dobbeltspor.

For tiden udføres togtrafikken med damp- eller dieseldrift på 7.400 km banestrækninger i Italien. Det er meningen, at de ca. 4.000 km heraf efterhånden kun skal have toggang med dieseldrift, og resten vil blive elektrificeret.

De italienske statsbaner har valgt diesellok med Bo-Bo-systemet og en trækraft på henholdsvis 1400, 1600 og 2.000 hk, baseret på elektrisk eller hydraulisk transmission. Disse lok skal køre op til 120 km i timen.

Baneledelsen har desuden besluttet sig til endnu en dieselloktype på 1200 hk til såvel person- som godstog, et diesellok på 900 hk til lettere trafik og en række rangerlok, to-, tre- eller fire-akslede, på 250 til 700 hk.

Ved udgangen af 1961 var der gennemført 25 pct. af det samlede moderniseringsprogram. Man havde da fået 450 nye lok til den almindelige trafik og 400 nye rangerlok. Det er en kolossal investering. De store lok vil blive afskrevet i løbet af 12 år, baseret på, at hver maskine årligt kører 85.000 km, mens rangerlok afskrives på syv år, og for deres vedkom-

mende regner man med, at hver maskine er i arbejde 6.000 timer om året.

De italienske statsbaner har længe været regnet for nogle af de bedst kørende i Europa, og med den modernisering, der nu er i gang, vil de ikke alene bevare stillingen, men sikkert komme til at indtage en førende position. Noget må der gøres for de millioner af turister, der hvert år gæster landet.

Japans statsbaner 90 år

Med mellemrum hører man nyt fra de fjerne japanske statsbaner, og det nyeste, der er kommet frem, fortæller, at banerne i 1960-61 havde et overskud på over 100 millioner danske kroner. Det lyder som et helt eventyr, navnlig i betragtning af, at man i Japan kører usædvanlig billigt med toget.

Man kan nemlig rejse gennem hele landet, fra Wakkanai i nord til Kogoshima i syd, en strækning på 320 mil – for hundrede kroner.

Ganske vist er billetpriserne siden krigen steget med 90 pct., men alligevel er Japan mellem de billigste af alle verdens jernbanelande. Antallet af biler er også gået stærkt i vejret i Japan siden krigen, men bilerne har dog ikke påført jernbanerne derovre så stor konkurrence som andre steder i verden. Skinnevejen er fortsat den vigtigste transportform. Forrige år udførte banerne 57 pct. af al passagertrafik og 52 pct. af landets samlede godstrafik.

Netop i efteråret kan Japans statsbaner fejre deres 90 års jubilæum. De ligger ikke på den lade side og moderniserer i stort omfang. I landets største industriby, Osaka, er bygget en hypermoderne hovedbanegård. Gennem den passerer daglig 400.000 rejsende. I løbet af et par år kan man vente, at Japans

statsbaner fartmæssigt har taget førstepladsen i verden. Der investeres ca. 7 milliarder kroner i ny-anlæg, materiel og nye hovedlinier. Det dyreste af sidstnævnte projekter er Tokaido-linien, som vil koste ca. 300 mill. kr. Når arbejdet her er fuldført, vil eksprestog i foråret 1964 kunne køre fra Tokio Centralstation til Osaka, 512 km, med en fart af 240 km i timen!

Alle Japans store byer ligger langs denne strækning: Tokio, Yokohama, Shizuoka, Hamamatsu, Nagoya, Kyoto og Osaka, og befolkningstallet her er på 36 millioner mennesker eller 40 pct. af Japans samlede indbyggerantal.

300 millioner i tilskud

Ledelsen af Sveriges statsbaner har lagt budget for året 1963-64, og det ses heraf, at man regner med at skulle disponere over 332 mill. sv. kroner, men ved de tidligere års budgetter har der altid ved årsafslutningen været en beholdning. Derfor søger man nu den svenske stat om et tilskud til det nævnte års drift på 300 mill. kroner.

Samtidig oplyses det, at man i de nærmeste år regner med at skulle investere ca. 320 mill. kroner

årligt. Af beløbet er 105 mill. kr. tænkt anvendt til baneanlæg og bygninger, 117 mill. til rullende materiel og færges, 45 mill. til el-installationer, 26 mill. til lastbiler og busser og 5 mill. kr. til forsvarsberedskab.

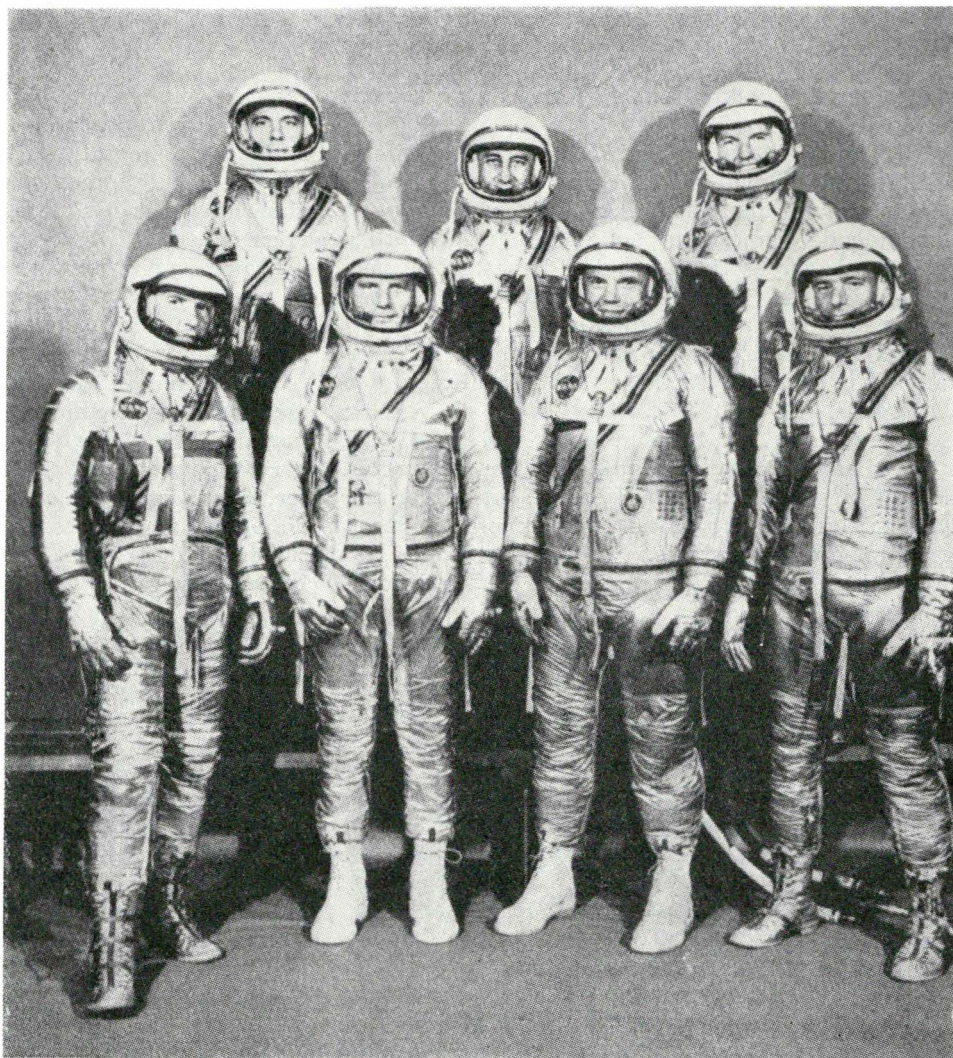
SJ er for tiden ved at bygge en fabrik, som skal justere skinner, og den vil også kunne behandle større skinnelængder. I de kommende år skal statsbanerne have bestilt ca. 1400 godsvogne af forskellige typer. Til beskyttelse af baneoverskæringer vil blive anvendt syv millioner kroner næste budgetår.

Det har vist sig, at forstadstrafikken til Stockholm i de senere år har givet et stedse dårligere resultat, og nu har man direkte tab på denne persontrafik. Den svenske jernbaneledelse har besluttet ikke at investere flere penge til forstadstrafikken til Stockholm, og der vil heller ikke blive bestilt nye personvogne til den.

Man er indstillet på at nedskære denne trafik eller i alvorligste fald helt at nedlægge den, hvis der ikke findes udvej til at opveje tabet, eller kan opnås et større tilskud. Formentlig er det de mange personbiler i Sverige, iøvrigt Europas mest biltætte land i forhold til befolkningstal, som er skyld i, at Stockholms nærtrafik kører med så stort underskud. Det er et alvorligt varsel, der nu er givet, med hensyn til denne togtrafiks opretholdelse.

USA's rummænd

Et fantastisk billede af U.S.A.s syv kosmonauter i deres rumdusty, fremstillet af Goodrich-fabrikkerne. I første række ses fra venstre til højre Walter Schirra, Donald Slayton og de to, der har været rundt om vor klode, John Glenn og Malcolm Carpenter. I bageste række står Alan Shepard, som ligeledes har været på rumfart, Virgil Grissom og Leroy. DLT har fået tilladelse til at offentliggøre dette enestående billede af: AIR - BP, London.



Jernbanerne i Australien

I denne fjerne, egenartede verdensdel er jernbanen stadig en vigtig faktor på persontransportens område, og der kører luksustog som siger sparto til, hvad der ellers findes i så henseende i den øvrige verden.

Strækningender løber fra Port Pirie i Vestaustralien til Kalgoarlie, der ligger i den østlige del er cirka 1800 km lang, og eksprestogene, der kun standser få steder, bruger i køretid 27 timer. Det er kun lidt over den halve tid af, hvad det tog tidligere, inden trækraften blev ændret fra damplokomotiver til dieselelektriske.

Sovevognene, for første klasses vedkommende, er bygget således, at man kan indrette ni kupeer med hver to sovepladser, eller atten med hver sin separate soveplads. På anden klasse er forholdene noget mindre, men den komfort, der bydes de rejsende, er noget nær det samme på begge klasser.

Alle kupeer er udstyret med vaskekumme med varmt og koldt vand, hvortil kommer et brusebad, hvoraf der findes et i hver vogn.

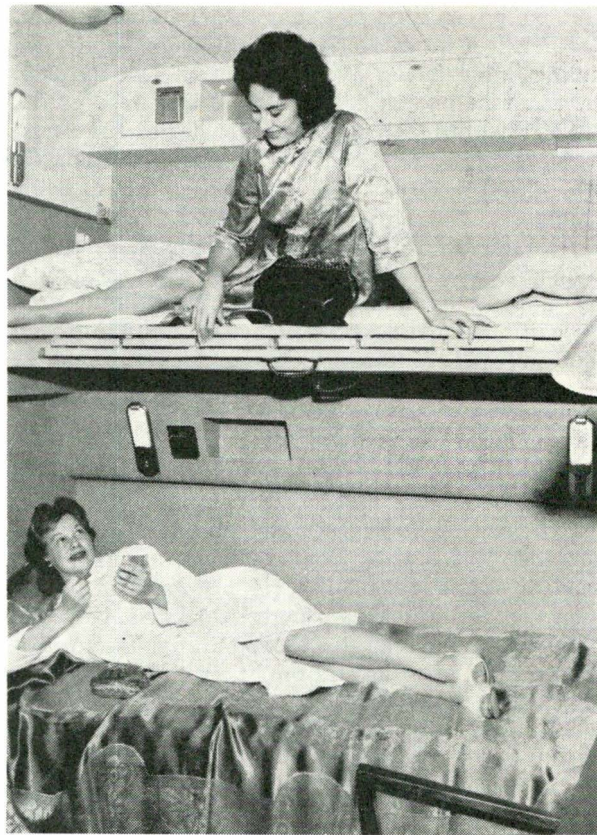
Enhver af de rejsende, der i den varme årstid føler tørst, kan få denne slukket med iskoldt vand fra en elektrisk kølet vandbeholder, og ønsker man tempereret vand, leveres dette fra en anden beholder. Føler man trang til at få strøget en skjorte eller anden beklædningsgenstand under rejsen, ordnes det nemt og praktisk, idet sovevognens konduktør kan stille både elektrisk strygejern og strygebrædt til rådighed.

Alle første klasses rejsende har adgang til en medfølgende salonvogn, som er delt i tre afdelinger, nemlig en rygesalon, en musiksalon med radio og et opretstående piano, samt en damesalon. Samtlige saloner er udstyret med magelige lænestole og særlig bemærkelsesværdig er salonernes vægge med indlagte motiver af forskellig art i fine træsorter.

Også for anden klasses vedkommende findes en salonvogn, dog knap så flot og indbydende som den på første.

Spisevognen har 48 pladser og køkkenet er i stand til at imødekomme alle de rejsendes ønsker, hvilket iøvrigt jernbanerne i Australien lægger stor vægt på, idet et godt måltid skal modvirke kedsomheden på en lang togrejse.

Samtlige vogne i et eksprestog er luftkonditione-



rede, og gennem en elektrisk anordning kan temperaturen kontrolleres og fastsættes uanset årstid og udvendig temperatur. Alle vinduer i vognene har dobbelt glas og i mellemrummene er anbragt persienner, der ved et håndtag kan stilles efter passagerernes ønske.

Hvert tog er udstyret med højttaleranlæg, således at meddelelser af interesse for samtlige rejsende kan transmitteres gennem hele toget, idet der i hver kupe er anbragt en højttaler.

Der er således gjort alt for at den lange togrejse mellem de to ovennævnte byer kan forløbe så behageligt som muligt, og hertil kommer, at rejsen går gennem et landskab af en ganske særlig karakter. Australien er jo et meget tyndt befolket område, og på sin vej passerer toget egne, der har ligget således siden tidernes morgen; en natur man er forbavset over stadig eksisterer.



Dieseldriftens fordele

Ændringen fra damp til diesel har ved banerne i Australien været en absolut succes. Herom hersker ingen gnist af tvivl. Før anskaffelsen af diesel-elektriske lokomotiver måtte der transporteres vand og kul til maskindepoterne for at forsyne damplokomotiverne på deres vej til bestemmelsesstedet, og man regner med, at over en femtedel af det kørte antal tonkilometer udelukkende var med disse forsyninger, hvilket ganske naturligt var en stor udgift for banerne.

Denne udgift er nu fuldstændig elimineret, idet dieselmaskinerne kører igennem på forsyninger fra udgangsstationen, og det betyder som sagt en betydelig økonomisk fordel. Hertil kommer en besparelse ved den udvendige renholdelse af personvogne; i det hele taget fordele som alle – både det tjenestegørende personale og de rejsende – har grund til at være tilfreds med.

De her omtalte diesel-elektriske lokomotiver er bygget i Australien af et firma, hvis fabrik ligger i New South Wales, og det er den samme type, som bygges af General Motor i USA, med hvem fabrikken i Australien har et nært samarbejde. Det kan i den forbindelse nævnes, at Australien var det første sted udenfor USA, hvortil General Motor leverede diesel-elektriske lokomotiver, og det siges, at de erfaringer, der blev indhøstet her med de første leverede maskiner, blev lagt til grund for gode forbedringer af senere byggede lokomotiver af denne type.

En rejse til Senigalia

Da det danske vejr stadig var i sit unådige hjørne, og meteorologerne ikke spåede sommer foreløbig, besluttede jeg at rejse til Italien, nærmere betegnet Senigalia, en lille by i provinsen Ancona.

Vi startede en søndag med DSB rejsebureau. Vejret her var i sit nådige lune, så humøret var højt, rejsen gik over Hamburg-Lüneburg, hvor vi kom i liggevogn og vågnede op næste morgen i München til strålende sol og så begyndte den herlige tur først gennem de bayerske alper over grænsen til de øst-rigske alper ned til Innsbruck, byen der ligger som en perle omgivet af de skønne alper. Derfra stiger det opad mod Brenner, en skøn tur gennem lange tunneller hugget ind i bjergene, over dybe kløfter, en tur man ikke kan se sig mæt på. Da Brenner er nået, ser vi en mægtig bro, de er ved at bygge, og man undrer sig over, hvordan de får materialet helt derop. Et stort ingeniørværk. Så går det i fart ned mod Verona (toget er elektrisk drevet). Vi skal skifte for første gang siden Lüneburg, og nu mærker man, at vi er syd på. Verona banegård er en babylonisk forvirring, det er skiftestation, for næsten alle rejser i Italien, og har man engang været i Italien, må man tilbage, der er stadig noget, man må se, og begynder man i Rom, støder man stadig på noget derfra.

Vi styrkede os med en kop Espresso og en Strega likør, og snart var de to timers ophold forbi, og rejsen gik videre; men nu kom vi med det ordinære tog, blandede os med andre rejsende, og heri ligger

charmen. Vi så tre italienere stå i gangen og ville gerne i snak med dem, men når man ikke mestrer sproget, er det jo lidt svært, og vi forsøgte at synge. Ingen italiener kan modstå det, så lidt efter fører vi en slags samtale ved hjælp af alle ti fingre og papir og blyant. Vi vil gerne vide noget om landet, vi besøger, og da de hører, vi er danske, er de meget interesserede i også at høre om vort lille land, og vi fortæller gerne om Danmark. Vi kommer til byen Rimini, en turistby, dyr og flot, med mange nye huse. Den blev nemlig næsten ødelagt under krigen. Fra Rimini til Senigalia kører vi omtrent helt nede ved Adriaterhavet, der er kun strandbredden mellem, men det er næsten mørkt nu, så det er kun lysene, vi ser.

Endelig er vi ved målet, godt trætte men alligevel oplagt til at se alt det nye. Efter en hurtig omklædning skal vi spise på Rotenda la mare den runde i havet, en restaurant med et vældig fint orkester, og hvor DSB's rejsende har gratis adgang, men da klokken nærmer sig 1, er vi parat til at gå i seng.

Næste dag oplever vi byen Senigalia. Vi starter tidligt, for så er der kun 35°. Vi slentrer op på torvet, og her oplever man hele den sydlandske stemning med tingen om priserne til lige stor fornøjelse for køber som sælger. Fisketorvet er et kapitel for sig, med fisk i alle arter. Adriaterhavet er rigt på fisk (mange amerikanere tager f.eks. til Ancona for at fiske). Et sted står en kone og steger en hel gris, hun selv ligner en kulso. Derpå kan man købe et stykke varmt flæsk nydt på stedet eller indpakket i avispapir, og vi danske stirrer, vi har fået indprentet, at man ikke kan børste tænder i vandet her-nede, så vi tænker befolkningen må da være immun overfor baciller. Så går vi videre til frugttorvet, en oplevelse i skønne farver, og her er hvad hjertet begærer i sydlandsk frugt, og vi spiser os en mavepine til. Nu er vi nået til middag, og vi slentrer ned til stranden. Temperaturen er steget til omkring 40°, så vi må hurtigt ud i havet og hvilken strandbred, fint, hvidt sand og et hav så blåt.

Den følgende dag skal vi på en udflugt til San Marino, en lilleput-stat. Turen dertil er skøn, og vi når grænsen med bomme, vi skal igennem og der står en grænsevagt i uniform, der minder om operette (han lader sig gerne fotografere). Vi kører i hårnålesving op til det øverste af San Marino. Vejen er anlagt dels af italienere, dels af amerikanere, og der har været bud efter den lille stat om indlemelse i Italien. Andre har forsøgt at gøre den til et Monte Carlo, men staten har bevaret sin selvstændighed. Den lever af turisme, keramik, champagne og frimærker, især det sidste giver mange penge til staten. Så kører vi gennem byporten, der står nok en operettefigur i form af en politibetjent. Det sidste stykke må vi gå, men så er vi så højt oppe, at man synes, der er en skønhed uden lige. Vi ser en katedral og på pladsen foran denne er der udsigt ind over Appeninerne, og mærkeligt er det at se fra denne lille stat ind i det store Italien. Efter et par timers ophold må vi ned igen, og det går i strygende fart hjemad mod Senigalia. Til middagen om aftenen skal vi have Spaghetti i metermål, og da kommer festforestillingen, når vi danske skal spise den. Det er nemlig en dødssynd at spise med kniv, man

skal rulle den nonchalant om gafflen og ind i munden, men halvvejs ruller det hele af, og man må le ved at se på hinanden, men morsomt er det, når det lykkes. Næste dag skal vi til Ancona, en by på 100.000 indbyggere, smukt beliggende på terrasser og med minder fra romertiden. Byen er sæde for en bisp, har universitet, et skibsværft og et flot strøg med mange elegante forretninger, og vi styrter ud og ind i dem, særlig skotøjsforretningerne er efterspurgte. Fra Ancona kører vi til Loretto, Giglis fødeby, med en meget skøn katedral, hvortil der kommer mange pilgrimme og syge, der venter i kolonaden på at komme ind og blive velsignet, og vi fra det protestantiske Danmark undrer os over den magt, katolicismen har, men misunder dem også den glæde, den giver, ved at der ingen neuroser findes, fordi folk får syndsforladelse og ikke bærer på noget som vi andre, der grubler, fordi vi ikke kan sige alt, hvad vi tænker. Vi synes, at italienere er glade mennesker. Vi går også en runde gennem skatkammeret, og hvilken rigdom den katolske kirke er i besiddelse af, vi måber næsten, men skønt er det at se. Lofterne minder meget om lofterne i det sixtinske kapel i vaticanet, men vi må videre hjem igen og hjemad går det nedad. Vores chauffør morer sig, når vi hviner, når han tager et sving for hurtigt, så vi må klamre os til sæderne.

Den sidste dag går vi rundt i Senigalia og får at vide, at her er en stor silkeindustri, en fabrik der laver terrazzoplader. Det er en stor eksportartikel. Byen har teater og koncertsal, hvor der bliver opført værker af såvel udenlandsk som italiensk musik. Også her er der mange ruiner efter krigen. Næste morgen går det hjemad igen, og vi ønsker alle at komme derned igen, vi har haft en dejlig ferie, set og oplevet meget.

E. K.



Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Nielsen, lokomotivfører, Struer.

Jubilæumsforeningen

1. distrikt

afholder sin årlige jubilæumsfestlighed og frokost d. 11. oktober 1962 i »Folkets Hus«, Enghavevej, kl. 12.00.

Grundet ret stærke prisstigninger og oms, er deltagertagerprisen ansat til kr. 40.00.

Jubilæumsfrokosten vil blive af sædvanlig standard, d.v.s. det store kolde bord, med fire lune retter samt ostanretning, hertil 2 øl, 3 snaps, mokka med cognac samt cigar, derefter 2 store glas sherry eller portvin samt kransekage m.m.

Indtegningsliste er fremlagt på stuerne eller der kan tilmeldes hos formanden til den 7. oktbr. 1962.

P. B. V.

Preben Wichmann, Puggårdsgade 8, tlf. Byen 3762.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/10-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

G. J. Jørgensen, København Gb., til Helgoland.
S. E. Tandrup, København Gb., til Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/11-62.

Lokomotivfører (12. lkl.):

K. B. Laursen, København Gb., til Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/12-62.

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. A. Damgaard-Sørensen, København Gb., til Helgoland.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

P. Jensen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-62).

Lokomotivfører (12. lkl.):

J. K. Bentsen, (depotforstander), Silkeborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30/9-62).



Lokomotivfører 15. lkl. H. G. M. P. Christensen, Struer, født d. 30/9-1896, er afgået ved døden d. 19/9-62.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/10-62.
Pensioneret lokomotivfører C. J. Larsen, Ny Carlsbergvej 13, 2. København V.

Statsbanepersonalets Sygekasse

I den ved doktor J. A. Simonsens død ledigblevne post som jernbanelæge i 5 B lægedistrikt i København er fra 1. oktober 1962 ansat doktor Thyge Jacobsen, Tværvangen 1, 2., Brønshøj.

Doktor Jacobsen afholder konsultation:

Hverdage kl. 9-10½, onsdag dog kl. 17-19, lørdag ingen konsultation.

Telefon kl. 8-9 Bella 1966.

Det meddeles herved, at øjenlæge, dr. med. P. M. Møller, V. Voldgade 7-9, København, efter eget ønske fratræder som øjenlæge ved sygekassen den 1. oktober 1962.

Fra samme dato er overlæge Steffen Lund ansat som speciallæge i øjensygdomme for sygekassens i København og Københavns amtsrådsreds boende medlemmer.

Overlæge Lund afholder konsultation Havnegade 15.

Hverdage undtagen lørdage kl. 13½-15, torsdage tillige kl. 15-17½.

Tlf. Central 1446.

Tanker ved en remiseport

Fra en pensioneret lokomotivfører i Fredericia har vi modtaget vedstående tanker på vers om den udrundne æra for det gode, gamle damplokomotiv.

Ved remisen en gammel lok-fører stod og grundet på dagen og tiden, han ha'de ej længer sit, ungdommens mod vel nok lidt mere af viden.

Så skred han da ad porten ind over skydebro, fyrgrav, kantine. Synet ham gjorde vemodig i sind, han tænkte på minderne sine.

Hvor er I henne? I store og små, I, jernbanens muntre dampheste, som plejede her i remisen at stå blev rensat og smurt til de næste.

Når her I var samlet – en broget flok, fra Hs., K.P.R. til den svensker, som blev ombyg't til (E), vi husker ham nok, han var vant til at styres fra venstre.

Hvor var I muntre, når bare I fik jeres kulfoder rigtig serveret. Koks, brunkul og tørv under krigen medgik lidt sløjt! men blev absorberet.

Når I var i teten med damp og med røg og ventilernes lystige hvæsen, vi syntes, det var en hyggelig støj, den ødela' ej mayonnaisen.

Ja – vist har I døjet så mangen dravat, når snestormen fór over landet og driverne blev så stor af format. Sad fast. Den spøg var lidt blandet.

Ja – trofaste var I og røgted med flid jeres dont både vinter og sommer; vi kan jo ej standse den kommende tid, lad historien så være dommer.

Den gamle pensionist.

Lokomotivmændenes Enkekasse

Regnskabet for året 1961–62

Den 1. august 1961 var medlemstallet 72 og den 31. juli 1962 65. Afgæede ved døden er lokf. E. Bjørnebo Gb., pens. lokf. C. P. Christensen (Vigen) Kh., pens. lokf. F. M. Frederiksen Kh., pens. lokf. M. F. A. Hansen Næ., lokf. F. C. Jespersen Gb., lokf. N. H. Bang Jørgensen, Kb., depotleder T. P. Jørgensen Av.

Ved årets begyndelse ydedes understøttelse til 118 enker, ved årets slutning til 120 enker.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde den 1. august 1961 kr. 151.442,37, d. 31. juli 1962 kr. 148.816,95.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.	<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning pr. 1. august 1961	11.042,37	Understøttelser	8.627,50
Kontingent	1.249,50	Gebyr og kort til giro	97,39
Renter	5.469,97	Provision for afdrag	120,00
		Kontorhold	500,00
		Kassebeholdning pr. 31. juli 1962	8.416,95
	<hr/>		<hr/>
	17.761,84		17.761,84
<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.	<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings obligationer, kursværdi kr. 96.750	135.400,00	Enkekassens formue	148.816,95
Stabiliseringslånet, kursværdi kr. 2525 ..	5.000,00		
Indestår i Bikuben og på giro	8.416,95		
	<hr/>		<hr/>
	148.816,95		148.816,95

N. J. Thomsen, kasserer.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bilag.
Obligationer og kassebeholdning til stede.

København, den 28. august 1962.

N. K. Andersen.

P. J. Persson.

*C. V. Christensen,
Åbjergvej 25.*

*C. Christoffersen,
Sønder Boulevard 112 3
Tlf. Vester 7147.*

*H. E. Kruse,
Sjælør Boulevard 38 1*

*N. J. Thomsen,
Sæbyholmsvej 39, Valby.
Tlf. 71 31 09.*

VIBORG

B. Vasegaard-Hansen
Malermester

Alt malerarbejde
udføres.
Tilbud gives gerne

Kirkebækvej 33, Viborg. Telf. 3032

N. K. NIELSEN
INVENTAR- OG BYGNINGSSNEDKERI
TILBUD GIVES GERNE
MIDDAGSHØJSVEJ 14, VIBORG. TELF. 1615
PRIVAT 2310

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 klipping og frisering



ORDENSHUSET

K. C. Danielsen

Vedelsgade 36 - Vejle - Telf. 1087

KOLDING

KOLDING FOTO v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54

Vi fremkalder og kopierer Deres film . Pas- og kørekortfoto på 2 min.

OLAF CHRISTENSEN

Tandteknik

Slotsgade 19, st. Kolding. Telf. 4216

AALBORG

Hansen & Schneiders Eftf.

El-installatør - Alt i El-ting

Jernbanegade 10 - Aalborg - Telf. 25088

De er altid sikker på den bedste handel hos
PFAFF v/Niels Hansson, Boulevarden 5, Aalborg, Tlf. 23815
PFAFF Afd: Bunderupholmsvej, Støvring. Åbner 1. ste juli

Stor parkeringsplads - der kan De altid parkere

HADERSLEV

Vestergades Damesalon

v/ M. M. Michael

Vestergade 62 . Haderslev . Telefon 25125

Moderne hårpleje - Permanent - Individuel klipping og frisering

STRUER

HENRIKSEN SKO

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50247

3/4 Struer Kulimport

Tlf. 777

Jørgen Graversen
Slagtermester

Alt i 1. kl. Kød-Flæsk-Pålæg

Søndergade 5, Struer.
Telf. 50017

VARDE

ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Varde-Afdeling

Tlf. 945

Varde og Omegns
ANDELSVASKERI

Smedegade 20. Tlf. 746

Vasker alt for alle

Garmester H. C. Nielsen

Spigerborggade 3, Varde

Telf. 279

**Slagtermester
SV. KRISTIANSEN**

Søndergade 6, Varde

Vestjysk Maskinsliberi

Brd. Sloth

Lundvej 47, Varde . Tlf. 743

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

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

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**



Carlsberg
HOF
har den rene friske pilsnørmag..!

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 Dribohus. Ingen Butikleje - derfor billigste Priser.

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Windsor Nørregade 20
Telf. 1811

Herre- og Drengeskiviping

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

Perfekt Vulkanisering

v/ S. Monberg Jensen

Vestergade 18, Nyborg. Telf. 872

Vulkanisering-nyt gummi-tekn. artikler

Bøtcher-Jensen Boghandel

har altid en god bog

Kongegade 14, Nyborg. Telf. 33

ODENSE

BANZON

Maskinentreprise - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder

Aksel Larsen

Alt i kolonial, konserver, vine, tobaksvarer

Frederiksgade 19 . Odense . Telefon 126576

Husk den ekstrafine kaffe

Sko til hele familien

Gå med noget godt - gå med **COMO SKO**

Overgade 5 . Odense . Tlf. 11 55 05



Mån spiser og bor godt på

Hotel Hans Tausen .

ALTID ET BESØG VÆRD

Telefon 113262

Automobil- og møbelpelstring?

— så **ERNST THOMSEN**

Hunderupvej 120 . Tlf. 11 35 94 . Odense

ODENSE TAXA

Telefon

13 22 13

kører også gerne for Dem!

LANGAA

DSB's personale anbefales:

Chr. Mouritzen

Vognmands- og Flytteforretning
Væthvej 32 . Tlf. Langaa 111

ESBJERG



Salon »Chanet«

v/ J. H. Olesen

moderne hårpleje
individuel klipning
frisering-permanent

Nygårdsvej 47, Esbjerg
Telf. 26831

NYKØBING F.

»Valdemar«s Cafeteria

Jernbanegade 34 - Nykøbing F. - Telf. 85 34 46

Serverer gode varme retter - rigtig kaffe - lækkert brød
Hyggelige lokaler - altid et besøg værd -

Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 851306

De førende mærker i cykler & knallerter

»Bøgeskoven«s Cafeteria og Campingplads

Gaabensevej 155 - Nykøbing F. - Telf. 85 10 95

- vi serverer ekstrafin kaffe og brød - varme pølser og kartoffelsalat
ALT TIL RIMELIGE PRISER
V. E. & H. Petersen

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

Vor Slagter i Slagelse er ...

Leif E. Olsen

Slotsgade 52, Telf. 52 49 43

Kød - Flæsk - Pålæg - Kun 1. kl. varer

SLAGELSE TROPEHUS

Jens Larsen . CASINO . Telf. 52 08 83

Vestsjællands største udvalg i fisk og planter

... vi har store og tamme papegøjer - småfugle
Alt i rekvisitter og tilbehør

Slagelse Tropehus v. Jens Larsen . Tlf. 52 08 83, priv. 52 45 02



Service v/ Ejvind Tønnesen

Benzin - Olie - Vask - Smøring -

Undervognsbehandling

V. Ringgade 76-78 - Slagelse - Telf. 52 15 04

HORSENS

Strøg-Magasinet

Søndergade 41, Horsens . Telf. (066) 26190

Kjoler-Nederdele-Bluser-Strikvarer-Strømper

Skotøjsmagasinet »Brock«

Søndergade 40, Horsens . Telf. 25900

der er go' gang i sko fra Brock

HERNING

DÜRRES DELIKATESSE

Østergade 3

Herning

Telf. 3136

- vi har alt til det kolde bord

Alt i 1. kl. kød - flæst - pålæg
salater - konserver

Prøv vort lækre smørrebrød

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen

URMAGER OG GULDSEDER

Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

Der er go' grund -

Herning Stor-Vaskeri

v/ K. Vestergaard

Tlf. Herning 1818 . Østergade 27 (Højmarks gaard)

Tegn forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

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



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

SØNDERBORG

Lys petroleum



Gasolie

Fyrings diesel

Farvet benzin

Sønderborg depot

v. A. Ødis Schmidt, Brogade 15 - Telf. 24515

Deres direkte olieledning

Kaj E. Sandholdt

Slagtermester

Sundmarksvej 67 - Sønderborg - Telf. 21586

Vi har alt i

1. kl.s kød - flæsk - pålæg - konserver

Kampers Eftf.

v. HENNING JENSEN

Kolonial - Konserver - Vine - Tobakker
og så har vi god kaffe

Jernbanegade 37 - Sønderborg - Telf. 22127

Fotograf Ingwersen

Atelier - Fotohandel

Rådhusortvet 9 - Sønderborg

Telf. 23966

Der er go' gang i skotøjet fra

ANDRESEN & CO.

Rådhusortv 2 - Sønderborg - Telf. 23059

Vi har alt i skotøj til damer - herrer - børn

Salon »madame«

KAJ JØRGENSEN - Perlegade 88 - Sønderborg - Telf. 24905

- Den moderne salon for de moderne damer -

Villy Rasmussen

MURERMESTER

Lundbyesgade 19 - Sønderborg - Telf. 24397

Vi giver gerne tilbud på alt murerarbejde - Nybygninger og ombygninger

ALSGADES
24747
TAXI
SØNDERBORG

RISSKOV

VALD. NIELSEN

Kolonial . Vine . Cigarer

Ndr. Strand 122 . Riiskov

Telf. 77174

VIBY J

DERES RADIO- OG TV-SPECIAL-FORRETNING!

Faglig salg og service

VIBY RADIO . GEORG SØRENSEN

Kongevej 19 . Viby J. . Telefon 41633

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

O. Blechingberg's Eft.

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

Parfumeriet »Belle fleur«

v/ K. Larsen

Alt i toiletartikler-parfume bijouterie

Skibbrogade 55, Kalundborg. Telf. 498

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

VAREMESSEN
BUUR MØSER

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Dora Christensen

Kød-Flæsk-Pålæg-Salater

kun 1. kl. Varer

Slagelsevej 70, Kalundborg . Telf. 702

Kalundborg

Fællesbageri

Kalundborg Folkeblad

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-

filet'er samt Fiskekøns.

Leverandør til Feriehjemmet.

Leo Kæraa

v/ Lejf Andersen

exam. tandtekniker

Kordilgade 60, Kalundborg. Telf. 1035