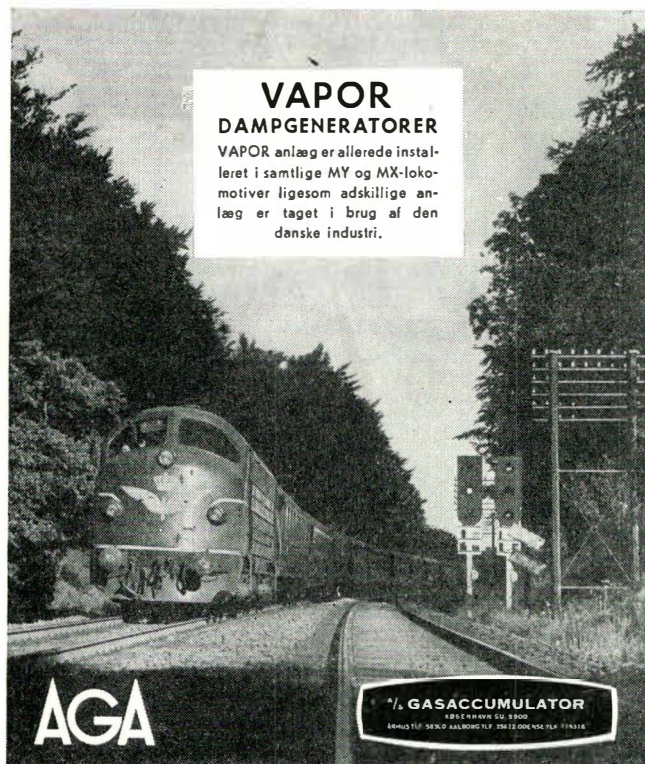


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 2 . 20. JANUAR 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



VAPOR DAMPGENERATORER

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

AGA

1/2 GASACCUMULATOR

PHILIP W. HEYMAN ^{1/2}

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehusene

SØNDER BØR G

Tager De på ferie eller overnatter i Sønderborg?
har vi hyggelige, moderne værelser med rindende vand

ARNKILSHUS

v/ M. V. Helmich,
Arnkilsgade 13 - Sønderborg
Telefon 2 23 36

KOLDING G

KOLDING FOTO v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54

Vi fremkalder og kopierer Deres filmpas- og kørekortfoto på (2min.)

OLAF CHRISTENSEN

Tandteknik

Slotsgade 19, st. Kolding. Telf. 4216

Sommerhuse

33½ m², pris 8.800 kr.

48 m², vinkelhus 12.400 kr.

52 m², pris 10.900 kr.

72 m², pris 15.500 kr.

70 m², helårsbeboelse, 25.400 kr.,
i Siporex 27.200 kr.

Husene leveres med indbyggede skabe og indvendige døre i mahogni. Ansøgninger om byggetilladelse etc. ordner vi gerne for Dem. - Vi sender gerne brochure.

HOLMBO huse

TELEFON AARHUS 7 17 75



BOSCH

DIESELUDSTYR

OG

AUTOTILBEHØR

- den uovertrufne kvalitet

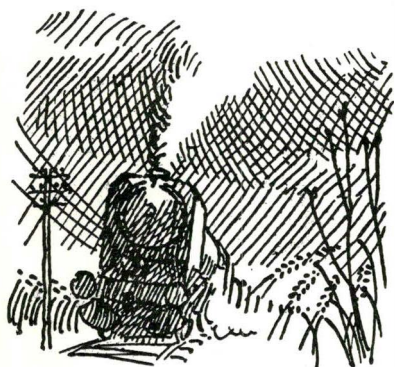
ROBERT BOSCH ^{1/2} . KØBENHAVN N



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

Det frie initiativ



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 62. ÅRGANG

20. JANUAR 1962



Indhold:

Det frie initiativ	19
Faglærte arbejderes kår i Sovjet	21
Højflighed, venlighed og dramatik	22
Nyt fra samarbejdsudvalgene ...	23
Frontruden	24
Besøg på Scandia	26
Selvangivelsen	27
Under DLF	28
Personalia	29
DJT	29

Forsidebilledet:

Københavns Hovedbanegård.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Dagspressen beskæftiger sig med en nordjysk rutebilejer, der har opgivet sin rutebilvirksomhed, fordi den med svigtende publikumstilslutning ikke kan forrente sig. I den anledning analyseres mindre grundlaget for den svigtende tilslutning end metoder til opretholdelse af rutebilejerens virksomhed. Der sigtes på at give offentlig støtte under en eller anden form.

Se, det er af interesse for os at følge oplæget til dette. Endvidere at tænke på, om der skulle komme realiteter ud af det og stille banernes vilkår i relation til den velvilje, som stråler mod rutebilejeren.

Det siges, at udviklingen for samfærdselsmidlerne måtte give biltrafikken medvind på bekostning af banerne, og at næste fase i denne udvikling er knallerternes og personbilernes sejr over rutebilerne. Videre siges, at i princippet må rutebilejeren selv bære risikoen, når kundernes antal går tilbage, og virksomheden følgelig kan blive tabsgivende, men at det vil være lettere at indstille driften, fordi rutebilerne ikke har stationer og dyre baneanlæg som banernes. Imidlertid mener man, at rutebilerne er et så vigtigt led i samfundsmaskineriet, at samfundet ikke bør skubbe til, så dette led ikke kan følge med i maskineriet, og hermed sigtes til forhøjelsen af vægtafgiften. Denne foreslås lempet, så rutebilerne sikres billigere drift, idet samfundet har brug for dem.

Nu er problemstillingen imidlertid mere nuanceret end før nævnte giver udtryk for, og vi kan ikke nære os for at anstille nogle betragtninger til sagen, idet den del af dagspressen, som tager rutebilejeren til sit hjerte, vanemæssigt drager til felts for det private initiativs interesser og mener, at statens virksomhed bør indskrænkes.

Hvorvidt der bør indskrænkes eller udvides, er imidlertid noget samfundet bør afgøre ud fra helhedens interesser og ikke i speciel hensyntagen til det private initiativ, som gennem aftaler gør begrebet frit initiativ til en teoretisk floskel, som tages frem, når lejligheden nødvendiggør det.

Den udvikling samfærdselsmidlerne er undergået, og her i forreste række bilismens angreb på jernbanerne, er ikke præcist, definerlig i den forstand, at biltransporten er mere hensigtsmæssig og derfor er uafvendelig konkurrent. Det kan nemlig sagligt begrundes, hvor den ene part er mere hensigtsmæssig end den anden og omvendt. Samfundet vil være tjent med, at det erkendes, og at forholdene indrettes derefter.

Indtil dato er det dog ikke lykkedes at nå et skridt i den retning, de mange forskelligartede interesser har ikke kunnet samarbejdes, men eet har de kunnet enes om: at udkonkurrere banerne. Privatbaner lukkes, statsbanerne nedlægger svagt trafikerede banestrækninger. Dette skyldes blot ikke, at biltransporten skulle være mere fordelagtig end jernbanetransporten. En række forhold spiller ind. F.eks. et kunstigt skabt behov af de erhvervsudøvere som ad den vej søger selvstændighed.

Det kan formentlig ikke siges om rutebilejeren, at han skabte et sådant behov. Han overtog ruten fra en anden. Og der har vel været rentabilitet i driften indtil publikums overgang til selv-

Moselkanalen koster 300 mill. D-mark mere

Arbejdet med at gennemføre det store fransk-tyske kanalprojekt gennem en uddybning af Mosel-floden blev efter omfattende beregninger i 1955 anslået til at koste 370 mill. D-mark. Efter at man er kommet i gang med det store projekt, kan det nu siges, at udgiften vil blive mindst 300 mill. større på strækningen fra Koblenz til Diedenhofen, 206 km, mens den franske del udgør 64 km.

I samarbejde med et svensk firma sprænges og bores nu i Moselflodens klippebund, for at uddybningen kan finde sted. Hvis man ikke bliver sinket af lange perioder med højvande eller strenge vintre, skulle Moselkanalen kunne tages i brug først på året 1964. Kanalen vil få stor betydning både for Frankrig, Luxemburg og Tyskland ved transporten af bl.a. stål, kul og korn.

Diesel-lok til Liberia

Et konsortium af amerikanske, canadiske og svenske firmaer har hos Henschel fabrikkerne i Kassel bestilt en serie på 10 GM-dieselelektriske lokomotiver til den afrikanske stat Liberia. El-udstyret til maskinerne leveres af General Motors, og der er tale om meget svære lok med en ydeevne på 4.000 hk. I tjenstfærdig stand vejer de 178 ton, det er dobbelt-lokomotiver, som dirigeres fra en enkelt førerplads. Maksimal hastighed bliver 108 km/t, og maskinerne sættes ind i transport af malm fra det nordlige Liberia til kysten.

Verdens største godsvogn kan tage 300 ton

Det østrigske firma Intercontinentale i Wien har i flere år arbejdet med planer og konstruktionstegninger til en godsvogn af hidtil uanede dimensioner. Vognen er nu under bygning hos Rheinstahl-Siegener, og den vil få 20 aksler og bliver 50 meter lang. Specialvognen bygges færdig i løbet af dette år og kan transportere en last på 300 ton, altså det største og sværeste gods. Vognen indrettes sådan, at den vil kunne køre på andre sporvidder end de normale, men henblik på Sovjet og Asien.

transport ved knallerter og personbiler. Han må give op, og det er rigtigt, at det ikke, som for banerne, er så svært, fordi han ikke har bundet investeringer i kostbare baneanlæg og stationer, men skal de to transportformer stilles i relation til hinanden i samfundsmæssig betydning, så har jernbanerne bl.a. befordret en udvikling industrielt og har fået erhverv til at skyde op ved stationerne. Det samme kan ikke siges om rutebiler, deres betydning har ligget i befordringsmulighederne for befolkningen i egne som savnede samfærdselsmidler. Jernbanerne har indirekte skabt samfundsværdier, det har rutebilerne ikke. På den baggrund kan drøftes betimeligheden af om en rutebillinie, der ikke er behov for, bør støttes. I argumentationen anføres blandt andet, at man ikke erindrer at have hørt rutebilejere som begejstrede talsmænd for øget kommunetilskud til de hensygnende privatbaner, mens banernes kundetal daledede. Det tror vi gerne, for vi er helt på det rene med, at rutebilejerne ikke har lagt deres virksomhed an på filantropi og kun græder tørre tårer, når en bane må kapitulere.

Sagligt er det inkonsekvent at stille sig velvillig til en eller anden form for støtte til rutebilejeren, al den stund man ikke indrømmer andre ret til samme. Der kan ikke både blæses og haves mel i munden på samme tid.

De privatejede samfærdselsmidler tages under beskyttende vinger, medens de samfundsejede skydes ud i den kolde sne. Statsbanerne pålægges transportpligt, med de vilkår dette måtte byde, medens det private initiativ sætter konkurrence ind de steder, hvor statsbanerne ellers har gode trafikindtægter. Tag for eksempel hurtigruten Kalundborg-Århus, en rute statsbanerne vil kunne yde den bedst mulige betjening og dække det transportbehov som opstår, men støttet af berørte kommuner går det private initiativ på hugst med konkurrerende sejlads. Statsbanerne har mange år gammel god tradition for betjening af ruten og vil kunne følge fremtidens udvikling op. Hvorfor skal myndighederne, hvem de end er, give andre mulighederne for konkurrerende sejlads, der belaster det samfund, som overvejende ønsker banernes drift varetaget af staten. Svaret til den konkurrerende sejlads må komme hurtigt og kontant.

Samfærdselsmidlernes udnyttelse kan give stof til digre værker. Det samme kan lovprisningen af privat initiativ, som i realiteten ikke er frit initiativ, men penge- og magtbegær sammenfattet i en række mere eller mindre godt skjult aftaler. Hvornår vågner retfærdigheden til erkendelse af, at der må skabes orden i den trafikjungle, vi har her i landet.

Der peges på banernes dyre anlæg, men de kan nok stå sig med landevejstrafikkens i omkostning, når man tænker på de milliardinvesteringer, som kræves til den syndflod af biler, der dagligt vælter ud over by og land.

Hvadenten private transportinteresser synes om det eller ej, så bør der, jo før jo bedre, foretages en rationalisering, især hos bilerhvervet, for banerne foretager sin, og disses kapacitet til massetransport af gods og personer over lange afstande og i stærkt trafikerede bymæssige områder er langt mere hensigtsmæssige end biler. Regulering af samfærdselsmidlerne er påkrævet.

Faglærte arbejderes kår i Sovjet

3 mdr.s læretid - Akkordarbejde - Ingen strejkeret - Regeringen fastsætter lønnen - Stor lønforskel

Vor hjemlige globetrotter, forfatteren Karl Eskelund, har i sommer været en tur i Sovjetrusland, hvorfra han har sendt enkelte korrespondancer hjem. Han har nu udgivet en bog om sine rejseindtryk, hvori han også behandler arbejdernes levevilkår. I modsætning til andre gæster i Sovjetrusland ledsagedes han af sin egen tolk, lektor Eigil Steffensen. Derfor kunne han komme i kontakt med russere uden at skulle nøjes med den kontakt, som hans påtvungne russiske tolk skaffede ham. Det giver hans beretninger en særlig værdi.

Under Eskelunds besøg i Kiew traf de på en byggeplads en murer og hans kone, som de forsøgte at udspørge. Men den russiske ledsager fra »Inturist« erklærede, at de ikke måtte føre private samtaler. De fik imidlertid opgivet murerens adresse og tog hen til ham senere. Foruden Eskelund og hans kinesiske kone var tolken med. Der udspandt sig en interessant samtale, hvorunder der fremkom en række oplysninger, der afviger en hel del fra de officielle russiske påstande om arbejdernes kår.

Kan man lære et fag på 3 måneder?

Det var murerens kone, Nina, som fortalte, at hun var kommet ind fra landet for at søge arbejde i byen Kiew. Hvis man ikke kunne skaffe sig arbejde i løbet af en uge, blev man sendt tilbage til sin hjemstav. Hun var hurtigt kommet i murerlære. Læretiden var 3 måneder. Derefter var hun kommet på akkordarbejde, og hun kunne tjene 1100 rubler om måneden (1 rubel er omtrent lig 1 kr.). På byggepladsen havde hun truffet sin mand, der nylig var bleven skilt fra sin kone. Det havde ikke været svært at blive skilt. Sagen var ordnet på nogle få uger. Han skulle ikke betale underholdsbidrag, men gebyrerne ved skilsmissem var løbet op til omtrent 800 rubler; (et andet sted i bogen oplyser Eskelund, at fosterdrab nu atter er tilladt uden større formaliteter, når det kan foretages i løbet af svangerskabets første 3 måneder).

Eskelund tvivler på, at man kan lære et fag ordentligt på 3 måneder, hvilken læretid efter parrets udsagn er almindelig i de fleste fag. Eskelund fortæller, at alle nyere huse i Sovjetrusland er af meget ringe kvalitet. Efter kort tids forløb slår væggene revner, kalken falder ned fra loftet, vinduer og døre passer ikke, og vandhanerne kan ikke lukkes ordentligt.»Under vort ophold i Sovjet (2 måneder) var vi kun på eet hotel, hvor WC'et ikke løb uafbrudt« - skriver han.

Fjernsynsapparat til 3000 rubler.

Ingen af ægtefællerne var særlig interesseret i fjernsyn. Et middelgodt apparat kostede 3000 rubler, og der var mange ting i huset, de havde langt mere brug for. Under samtalen fortalte de bl.a. følgende om deres boligforhold:

Eget hus, som ikke må sælges eller udlejes.

Nina og hendes mand havde selv bygget det lille hus, hvori de boede. Materialerne havde kostet 30.000 rubler, som de havde sparet sammen. (Mandens løn var ca. 1300 rubler pr. måned). De betalte kun 22 rubler om måneden, nemlig leje af grunden. Men da de en dag havde talt med myndighederne, som havde lejet dem grunden, fik de at vide, at hvis de flyttede fra huset, tilfaldt det uden nogen erstatning kommunen. De var altså i realiteten stavnsbundne. Det var de meget kedede af.

Fagforening - ferie - lønforskel.

Fagforeningen har ikke noget med lønnen at gøre. Den fastsættes af regeringen. Det fandt ægteparret meget naturligt. Fagforeningen skulle sørge for, at man opfyldte »normen«. Desuden ordnede den ferieforhold og pensioner. De arbejdere, der var særlig flittige, fik flidspræmier og mulighed for at komme 14 dage på et af feriehjemmene (hvert 4. eller 5. år). Hertil ydede fagforeningen et tilskud på 75 pct. af udgifterne. Andre arbejdere måtte selv betale hele ferieopholdet (14 dage årlig).

Lønforskellen er efterhånden bleven større og større. Der er tekniske specialister, der tjener over hundrede gange så meget som en almindelig arbejder - og der er næsten ingen direkte skatter til at udjævne lønforskellen. Regeringsmedlemmernes løn offentliggøres ikke, men i 1956 havde den kvindelige førstesekretær ved partiets Moskvaafdeling indrømmet, at hun fik 20.000 rubler om måneden.

Hvorfor skulle man dog strejke?

Hverken Nina eller hendes mand anede, at Sovjetunionens grundlov indrømmer dem strejkeret. De forstod dårligt nok, hvad ordet betød. Hvorfor skulle de også strejke? Hvis de fortjente højere løn, skulle regeringen nok give dem det. Regeringen sørgede godt for dem. De havde 7 timers arbejdsdag, og de kunne få alderspension (75 pct. af lønnen), når de var henholdsvis 50 år (Nina) og 60 år. Havde de lyst, kunne de arbejde videre - mod et tillæg på 15 pct. til deres hidtidige løn.

Kun indirekte skatter.

De direkte skatter er meget lave. Men de indirekte skatter himmelhøje. Smør koster 28 rubler kiloet, margarine 17, oksekød 24, fisk 10, løg 4, kartofler 2-3, kaffe 68. 1 flaske øl 5-9, en kjole 300-500, en dragt 800-1500, gode sko 250 rubler, og et klaver 10.000 rubler. - Enhver kan jo så prøve at regne ud, hvorledes den normale russiske arbejder er stillet økonomisk i forhold til vesteuropæiske arbejdere!

Høflighed, venlighed og dramatik

Forfatteren, Henrik V. Ringsted, der har været 2 måneder i U.S.A., har nedfældet nogle af sine indtryk i en bog med titlen »En duft af Amerika«. Heri beskriver han bl.a. også en jernbanerejse fra Richmond til Washington. Den afviger på mange punkter fra jernbanerejser i Europa, navnlig med hensyn til behandlingen af de rejsende. Den første overraskelse mødte ham ved billetlugen, hvor billetmanden rejste sig op og sagde:

»Det er os en glæde, at De vil køre med os, og jeg håber, at rejsen vil blive behagelig, og at De vil finde Dem vel i vort tog«.

Derefter indhyllede han billetten i en enorm konvolut med mange påtrykte gode ønsker og gode råd til at overstå rejsen med den størst mulige bekvemmelighed. – Det viste sig nu at være lidt besværligt, for den lille billet skulle jo under rejsen adskillige gange vikles ud af sit venlige og omsorgsfulde omsvøb.

På perronen var stationsforstanderen næsten ude af sig selv af fortvivelse over, at jeg blev nødt til at vente 10 minutter, men han viste mig personligt vej til en restaurant, hvor jeg kunne fordrive tiden med at følge kvartfinalen i den al-amerikanske baseball-turnering i farvefjernsyn. Han lovede – og holdt løftet – at komme tilbage og hente mig, når toget kom, for det tilfælde, at jeg skulle blive så opslugt af baseball-kampen, at jeg ikke bemærkede togets ankomst.

Dramatisk rejse.

Da toget ankom, viste det sig at være fuldt så *dramatisk* igen, som jeg havde regnet med. Det var forspændt to enorme diesel-lokomotiver af en sådan fnysende væld, at en af de hjemlige MY'er forekom mig bekvemt at kunne akkomoderes som passager i min højloftede waggon.

Jeg havde valgt den bageste, for fra bagperronen af et tog, medens skinnerne vikler og snor sig hastigt tilbage, ser man meget mere og meget bedre end fra nogen udsigtsgogn, undtagen lokomotivførerens lille rude.

Fra denne observationspost kunne jeg nu iagttage, at amerikanske jernbanelinier ikke som danske og engelske er omhyggeligt indhegnede og omgærdede. Tværtimod susede vi med 100 kilometers fart gennem flere små landsbyer i niveau med landevejen og uden hensyn til bebyggelsen.

Alle filmdramaer, jeg erindrer, med små børn, der kravler ud og leger på skinnerne, men reddes i sidste øjeblik af en trofast hund eller en modig lokomotivfører, dukkede frem i mit sind, som en ny realitet . . .

Fællesskabet i Amerika er, som allerede omtalt, på godt og ondt, så stærkt udviklet, at der hverken findes gærder, hegn eller hække om husene. Et barn på skinnerne foran den frembrusende ekspres er en dagligdags begivenhed for amerikanerne. – Men *drama* for os.

Lokomotivet bryder sammen.

I øvrigt var det et dårligt – men dramatisk højst tilfredsstillende tog, jeg var med. Efter at mørket var faldet delvis på, brød det forreste diesel-lokomotiv sammen, og vi holdt stille på linien.

Hvad skete så?

Konduktøren greb en lille rød paraffin lygte fra »Union Pacific's dage og vandrede en halv kilometer tilbage over svellerne, tilbage til indkørslen til en kurve, hvor han efterlod sit lille, gamle, røde lys.

Der var nemlig et il-godstog lige i hælene på os, forklarede han, for jeg sluttede mig naturligvis til ham på vandringsen tilbage over svellerne.

Under vandringsen i tussmørket passerede vi en bro over en lille biflod til Susquehannah – en »trestle-bro« fra »Jorden rundt i 80 dage«, båret af et virvar af krydsende pindebrændekon-

struktioner så langt ned, at det svimlede for mig. Og midtvejs en lille, gammel vandtønde og tre sandsække for det tilfælde, at der skulle gå ild i broen . . .

Da negeren vågnede.

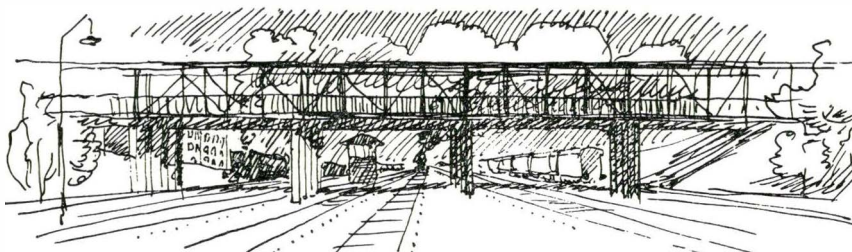
Midt imellem nogle af de sidste stationer før Washington vågnede en hidtil slumrende neger-passager op og udtalte en formodning om, at han vist skulle have været af ved den foregående station. Konduktøren trak beredvilligt i nødbremsen, og det mægtige tog standsede. Negeren blev sat af midt på linien, og konduktøren spurgte omsorgsfuldt, om han nu kunne finde vej hjem. Negeren gned sig lidt i øjnene og fandt så ud af, at han faktisk havde taget fejl og helst ville køre videre til næste station.

Så kravlede han op igen, konduktøren svingede med en grøn lampe, og toget satte sig atter i gang. Passage-erne, hvide som sorte, konduktøren og jeg, morede os meget over denne episode – ikke een var fornærmet eller sur.

(Prøv engang at standse Rungsted-ekspressen med nødbremsen en halv kilometer efter Nordhavn og fortæl konduktøren, at det var en fejltagelse, fordi De egentlig hellere ville af etsteds i nærheden af Ryvang – og se så, hvad der sker . . .)

Efter denne erfaring må jeg sige, at det synes at være lettere at være neger i Amerika end almindelig borger i Danmark, selv om det nok vil græmme vor hjemlige faste stok af Harriet Beecher-Stowe-tilhængere.

Konduktøren gik ud på bagperronen under resten af rejsen og stod parat med oldnordiske røde og grønne flag – for det tilfælde, at ilgodstoget bag os skulle komme for nær som følge af diesel-lokomotivets svigten og den søvnige neger-passagers vankelmødighed . . .



Nyt fra samarbejdsudvalgene

1. distrikts samarbejdsudvalg havde møde den 7. december 1961, hvor formanden redegjorde for statsbanernes driftsresultat for første halvdel af finansåret 1961/62 samt for drifts- og trafikpræstationerne i distriktet til sammenligning med tilsvarende periode året forud.

Forårets arbejdskonflikter har ikke kunnet undgå at påvirke resultatet i ugunstig retning, men antallet af rejsende på månedskort er stadig stigende, ligesom der fortsat er stigning i biloverførslen på næsten alle overfarter. Den nye hurtigrute mellem Kalundborg og Århus har haft en god start.

Personaleforhold.

Der har været nedgang i personaleforbruget undtagen ved stationstjenesten, hvor større arbejde i pladsbestillingskontorerne og midlertidigt merarbejde i forbindelse med ombygningen af Københavns Godsbanegård har krævet ekstra personale.

Tilpasning af tjenesten til de nye tjeneste- og arbejdstidsregler er stort set gennemført, og trods den fulde beskæftigelse er det lykkedes at få en god tilgang af stationsarbejdere i 1961. Det er hensigten at søge samme tilgang gennemført i 1962. Også tilgangen af ekstrakontorister har været tilstrækkelig.

Anlægsarbejder.

Der er udarbejdet forslag til forlængelse af perronerne 1 og 3 ind under hovedbygningen på Københavns hovedbanegård, hvor de underjordiske ventesale nedlægges. Dette arbejde ventes påbegyndt i begyndelsen af det nye år. I Nykøbing Fl. regner man med at have den nye hovedbygning færdig til ibrugtagning i august 1962.

Der arbejdes med planer for et nyt pakhusanlæg i Roskilde. Dette vil medføre, at den nuværende personvognsrist må ændres, hvorfor der påregnes etableret en ny rist syd for det nye pakhusanlæg. Ved pakhusets etablering forsvinder nogle læssespor, hvorfor man allerede i løbet af 1962 regner med at forlænge læssespor og læsseveje i stationens sydside mod øst.

Der er udarbejdet forslag til den nye godsplads med tilhørende ekspeditions- og personalelokaler på Glostrup stations nordside, hvorefter der bliver ca. 1 km læssespor foruden kranspor og særligt spor for vognbjørn-ekspedition samt ende- og siderampe.

Et midlertidigt el-sikringsanlæg på Korsør station og aut. linieblokanlæg for strækningen Slagelse-Korsør ventes ibrugtaget i løbet af februar md.

På en række stationer er der forsøgsvis etableret opvarmning af spor-skifterne ved propangas.

For at undgå færdsel over hovedspor ved Svanemøllen og Helgoland arbejder man med et projekt til etablering af en trappe fra pladsen med direkte adgang til Svanemøllebroen.

Driftsmateriel.

Levering af nyt S-togsmateriel til udvidelsen Glostrup-Tåstrup er begyndt.

Indførelse af den projekterede Køge-Bugt-bane på København H vil gøre det nødvendigt at inddrage det østre omkørselsspor på Enghave maskindepot. Da depotets kapacitet der-

ved nedsættes, må der opføres et nyt S-togsdepot, formentlig i Tåstrup, og det må derfor påregnes, at en del af remisepersonalet på Av. mdt. må flyttes til det nye depot.

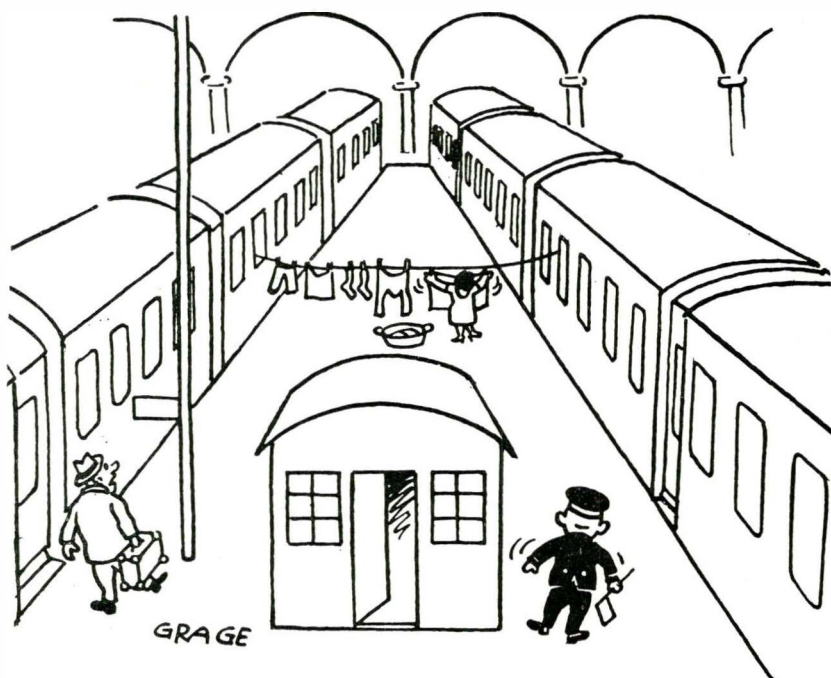
Køreplan.

Abningen af Fugleflugtslinien i 1963 vil betyde væsentlige ændringer i toggangen på de fleste af distriktets strækninger, derfor ventes nyhederne i kommende sommerkøreplan at blive ret begrænset, men på Storebælt påregnes indsat en ny dobbeltdækkerfærge med jernbanespor, hvorved kapaciteten såvel for overførsel af jernbanevogne som for overførsel af biler bliver forøget.

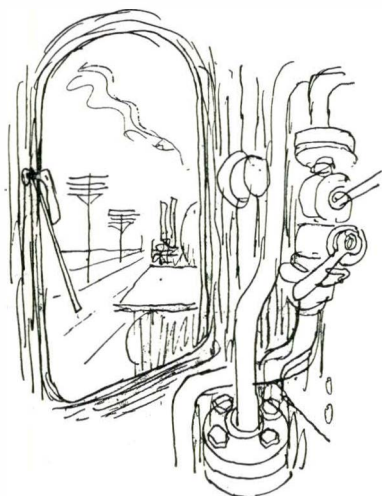
Børge Asnæs.

1.000 kølevogne i Interfrigo

Det europæiske kølevognsselskab Interfrigo, som en lang række statsbanelande er parthavere i, råder nu over 1.000 kølevogne, bygget efter den internationale jernbaneunion UIC's standardmål. DSB er også tilsluttet Interfrigo, og landene har stor fordel af dette samarbejde. Standard-kølevognene vejer 16,5 ton og kan tage en godslast på 19,5 ton samt medføre 3,6 ton is.



Frontruden



Englands damplok vil længe holde stillingen

De fint konstruerede maskiner måler sig med diesel- og el-lok

Det vil i hjertet fryde enhver lokomotivmand at høre, at der trods den moderne teknik og diesel- og eldriftens fremmarch på jernbanerne, stadig er over 10.000 damplok i England, banernes moderland. Det vil vare længe, før de bliver slået helt ud, og endnu er antallet af diesellok i England kun et par tusinde.

De store, engelskbyggede damplok kører på de lange hovedstrækninger og fremfører nogle af landets mest berømte tog, af hvilke ikke så få har særlige navne, som Lokomotiv-Tidende før har omtalt. De engelske godsmaskiner er som regel sorte, mens flere af de store ekspreslok har farver, enten mørkerøde eller grønne, og det er heller intet særsyn at se lok med en velpudset, skinnende messingring om skorstenen.

England sidder inde med verdensrekorden for damplok-hastighed, og der køres stærkt på hovedlinjerne, 120-145 km/t er ikke ualmindeligt her, og på flere strækninger kører engelske damplok helt op til 160 km i timen. Personvognenes bogier er velkonstrueret og så fint afbalanceret, at vognene selv under kørsel med stor hastighed ikke kommer i nævneværdige svingninger.

På de stærkt trafikerede linjer er der som regel fire spor, de to bruges til ekspresforbindelser, mens de to

andre er beregnet til den langsomme trafik. De fire spor slår dog ikke til alle steder, i nærheden af London bliver de fire spor til ikke mindre end 12 spor, som fører til hovedstadens forskellige stationer.

De fleste moderne engelske personvogne har ikke indvendige dørhåndtag og kan altså kun åbnes udefra. Det er en sikkerhedsforanstaltning, som måske andre jernbaner kunne tage ved lære af, og man undgår dermed ofre for de ikke sjældne ulykker andre steder, hvor folk tager fejl af dørene og styrter ud på banelinjen.

I England er befolkningens interesse for tog betydelig større end i andre lande. Man kender langt bedre lok- og vogntyper, og deres tekniske data bliver diskuteret af menigmand, og der findes private jernbaneklubber og modelbane-foreninger, hvor folk i stort antal mødes og dyrker deres jernbanehobby.

England er ikke for intet jernbanernes moderland.

Congos vigtigste jernbane

Anlægget krævede 1932 dødsopfre gennem 12 år

Congo, Leopoldville og Kasai-provinsen er navne, der i det sidste års tid har været stærkt fremme på grund af indrepolitiske stridigheder og kampe. Det er ikke meget, man kender til de jernbanemæssige forhold i landet med den vældige Congo-flod, men der eksisterer dog jernbaner dernede med moderne materiel. Den går fra hovedstaden Leopoldville til havnebyen Matadi på vestkysten og er 365 km lang.

Banen blev åbnet i 1898 efter at have været under bygning i tolv år, og mens arbejdet stod på, døde 1932 mand af malaria og andre tropesygdomme. Blandt ofrene var 132 europæere. Den første sporvidde var kun 675 mm, men i 1923 blev den udvidet til 1067 mm, og banens første lok, som byggedes i Belgien står nu opstillet som museumsgenstand ved østbanegården i Leopoldville.

Jernbanens tog, kaldet Le Train blanc på grund af de hvidmalede vogne, kører en daglig tur i hver retning. Det tager 10 timer at køre fra Leo-

poldville til Matadi med mange stop undervejs, og billetprisen er tur-retur ca. 92 kroner. Både godsvogne og personvogne er meget moderne, og i Leopoldville er bygget en elegant kommandopost i tre etager, som hviler på en række betonpiller.

Underskud på 20,4 mill.

Sveriges statsbaner havde i 1960-61 et underskud på 20,4 mill. kr. mod et overskud på 53,7 mill. det foregående år. Resultatet skyldes højere lønninger, pensioner og større driftsudgifter.

Europæisk konference i København

Efter indbydelse fra Danske Statsbaners ledelse vil dette års europæiske køreplanskonference blive afholdt i København i tiden fra 26. september til 2. oktober. Formentlig vil konferencen, der sædvanligvis samler mange deltagere, blive afholdt på Christiansborg. Årets sommerkøreplan begynder søndag den 27. maj og slutter den 30. september.

Autotransport opgives

Som et forsøg indsatte tyske forbundsbaner i sommeren 1961 en særlig godsvogn til transport af biler i Kattegat-ekspressen Frederikshavn-Hamborg, men antallet af bilister, som benyttede dette bil-tog, var så ringe, at man har opgivet denne transportform til sommer.

Tyske lok til Nasser

På Henschel-fabrikkerne i Kassel bygges for tiden en serie diesellok, som hver vejer 81 ton, til Ægyptens statsbaner. De første maskiner er blevet indskibet i Hamborg og sejlet til Alexandria.

Kvart million biler på hovedbanegård

Siden sommeren 1959, hvor et stort parkeringsanlæg blev taget i brug på fjerde og femte etage af Münchens nye hovedbanegård, har en kvart million bilister benyttet denne usædvanlige parkeringsplads. Vognene bliver bragt til vejrs af store elevatorer.

Svenskerne sætter kulør på tilværelsen

Vi har tidligere omtalt, at Sveriges statsbaner er slået ind på at give deres rullende materiel mere farve. Der er paprikarøde motorvognstog, orange-farvede og rød-hvid-blå diesellok. Nu har SJ hos Nohab i Trollhättan bestilt 50 nye diesellok, litra Z 65, med førerhus på midten, og som i typen ligner DSB's nye ranger-lok. De nye svenske maskiner bygges i Kalmar. Farven er ligeledes rød, hvid, blå, og i tjenstfærdig stand vejer maskinen 28 ton, den er 9,24 m lang, kører maksimalt 60 km/t, og drivkraften er en otte-cyl. Rolls Royce dieselmotor på 295 hk.

3 millimeter mindre

Et spor mellem Hamborg og Lübæk er blevet omlagt og har fået sporvidden 1432 mm i stedet for den sædvanlige 1435 mm. De tyske teknikere mener, at ændringen vil give en bedre togekørsel og mindre slid på hjul og spor.

4060 km baner elektrisk i Vesttyskland

Allerede før den første verdenskrig blev enkelte banelinjer i Bayern og Baden omstillet til el-drift. 40 år efter var man nået op på 1600 km el-baner. Fra 1940-50 var dette arbejde indstillet på grund af den anden krig og de uhyre skader, den medførte for de tyske jernbaner. Så tog man fat igen, og navnlig siden 1954 er elektrificeringen gået meget stærkt fremad i Vesttyskland. Nu er 4060 km jernbaner elektriske, og omkring 2100 km er ved at blive omstillet til el-drift.

Planen er at indføre denne driftsform på ialt 8500 km jernbaner eller 28 pct. af tyske forbundsbaners samlede skinnenet. 70 pct. af banernes transport skal til sin tid udføres af elektriske tog.

Paraply-landet England

Ledelsen for Londons undergrundsbane og bybaner oplyser, at der sidste år glemtes 90.984 paraplyer i togene. Det er hidtidig rekord.

Storbeholder-trafik i Canada

Canadian Pacific Railway Comp. udfører en betydelig trafik med de såkaldte storbeholdere, og man har netop ladet General Motors konstruere et par nye typer godsvogne til denne trafik. De er beregnet til at køre i tog med 120 km/t, er 13,3 meter lange, to-akslede og har en lasteevne på 27,2 ton.

Udgift 53 mill. til højrekørsel

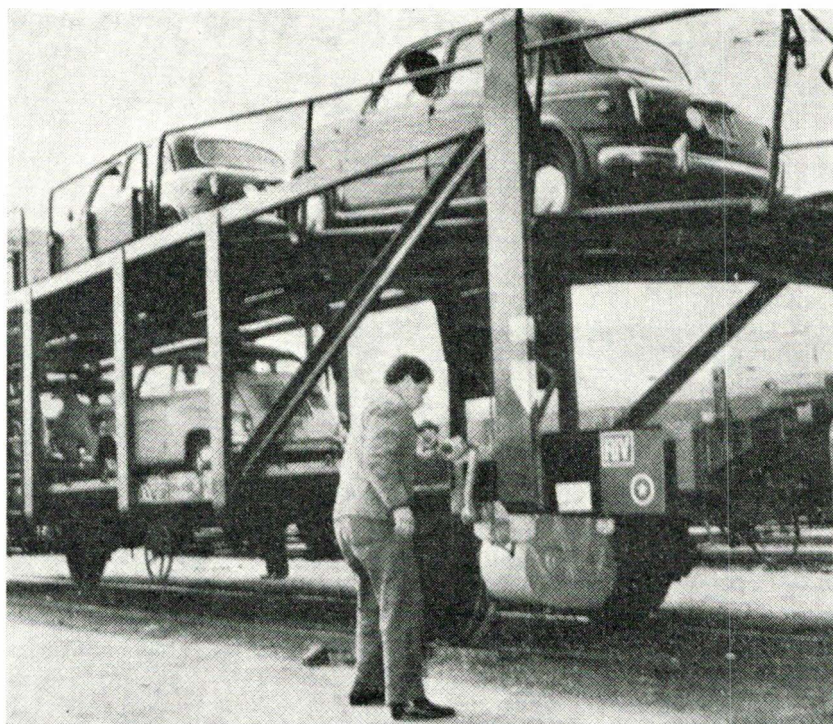
Efter anmodning fra Sveriges vej- og vandbygningsvæsen har SJ's hovedbestyrelse udregnet, at en omstilling fra venstre- til højretrafik vil koste banerne 53 millioner sv. kroner. Af dette beløb vil 6,5 mill. gå til ændringer ved vejkryds og til bomme samt lyd- og lyssignaler. Omstillingen vil koste de svenske statsbaners busdrift 46,3 mill. kr., deraf alene 34,3 mill. kr. til ombygning af busserne. Det resterende beløb er rentetab for de busser, der anskaffes, inden man går over til at gennemføre højretrafik.

Italiens jernbaner tjener stort på biludviklingen

I Italien er antallet af biler vokset så stærkt, at det allerede nu har oversteget det anslåede tal for året 1963. De mange biler bevirker, at der ofte opstår trafikpropper på mange hovedveje, og at den gennemsnitlige hastighed derved må nedsættes. De italienske statsbaner har udnyttet situationen med det store bilantal til at udvide sin trafik med de særlige bil-tog, der tager vogne med som rejsegods.

Efterhånden kører så mange biler på Italiens hovedveje, at der adskillige steder bliver fartbegrænsning, biltrafikken afvikles i mere langsomt tempo, og det lukrerer jernbanerne på, ikke mindst hvad angår banelinjen Milano-Rom, hvor biler i stort antal transporteres som rejsegods for at komme hurtigere frem.

Det har været forholdsvis dyrt at løse togbillet til bilen i Italien, fra 15.800 lire til 23.500 lire efter bilernes størrelse, men nu har man ladet bygge en serie specielle bil-godsvogne i to etager, som hver kan tage 10 biler.



Derved er det blevet muligt at nedsætte taksten. De første af disse specielle godsvogne blev af Italiens stats-

baner indsat på strækningen Milano-Brindisi og løber om natten i en sovevognsekspres.

Besøg på Scandia

Som meddelt i landsoplysningsudvalgets nytårshilsen, har udvalget påtænkt et studiebesøg på vognfabrikken »Scandia« i Randers.

Dette besøg er nu endelig tilrettelagt, og datoen er fastlagt til onsdag den 21. februar d.å., med mødetidspunkt ved fabrikkens hovedindgang kl. 13.45.

Scandia er et så kendt navn, at nærmere præsentation af virksomheden turde være overflødig. Det er da heller ikke første gang udvalget arrangerer studiebesøg på virksomheden, og vi kan ved denne lejlighed, som ved tidligere besøg, love deltagerne et både interessant og udbytterigt arrangement.

Af særlig interesse i forbindelse med arrangementet skal nævnes, at Scandia i øjeblikket er i gang med den nye serie »S«-tog-materiel til Københavns nærtrafik, ligesom også andre vogntyper til DSB er under bygning.

Udvalget har, under hensyn til at alle interesserede skal have mulighed for at kunne deltage, ved aftalen med Scandia fastlagt besøgstidspunktet således, at togforbindelse til Randers skulle kunne opnås af alle.

Anmeldelse om deltagelse i studiebesøget bedes tilsendt undertegnede senest den 12. februar d.å.

Med venlig hilsen

p. u. v. *Jørgen V. Christiansen*,
Ormslevvej 9, Viby J.

Hamborg oplevet med S-banen og store planer for fremtiden

Tyske forbundsbaner har udgivet et par bemærkelsesværdige brochurer, hvoraf den ene omtaler de mange seværdigheder, man kan nå i Hamborgs periferi og omegn med S-banerne, der har en samlet længde på 140 km og omfatter seks banelinjer. Den nye brochure »Hamborg – oplevet med S-banen« giver en mængde oplysninger om forskellige endagsudflugter til Hamborgs omegn.

I en anden brochure, ligeledes udsendt af forbundsbanerne, henvender man sig specielt til ungdommen, som agter at besøge Hamborg, og det oplyses, at der indsættes særlige skoletog med billige billetpriser. Forældre til de unge kan også deltage i sådanne rejser med særtog og til halv billetpris. I det hele taget bliver der gjort meget for at skabe større rejse lyst til og i Hamborg, som er inde i en kolossal udvikling og i fremtiden vil blive en endnu hårdere konkurrent til København – også havnemæssigt.

Med hensyn til det sidste har Hamborgs store havn en vældig betydning for Vesttysklands erhvervsliv, og der ligger flere omfattende planer klar til udvidelse af byens havn. I så henseende må Københavns frihavn passe meget på ikke at blive agterudsejlet. For kort tid siden blev sejrenden i

Elben uddybet til 11 meter, og det vesttyske trafikministerium har nu truffet forberedelser til en yderligere uddybning til 12 meter.

Hamborgs bystyre har på sin side vedtaget, at den del af Elben, som ligger inden for byområdet, også skal uddybes til de 12 meter, således at fuldtlastede tankbåde på indtil 65.000 ton kan sejle helt ind til raffinaderierne ved havnen.

Endvidere har Hamborg by af Nedersachsen erhvervet et areal ved de to øer Neuwerk og Scharhörn, hvor det er meningen, at der skal bygges en ny fragtgodshavn i direkte tilslutning til den dybe Nordsø-rende, som har en vanddybde på 20 meter, således at selv de største skibe skal kunne gå ind til denne nye yderhavn.

Endelig er det blevet vedtaget, at Hamborgs havn skal udvides med 2500 ha ved den sydlige del af Elben, Altenwerder og Finkenwerder. Arealet skal gøres byggemodent til industri, jernbaneanlæg og gader. I det forløbne år er i øvrigt gjort ca. 500 ha klar til industribyggeri ligeledes ved den sydlige del af Elben, og her skal bl.a. bygges to nye olieraffinaderier.

I de sidste tyve år har Hamborg by ønsket en tilslutning fra Elben til det vesttyske flodsystem, således at skibe på indtil tusind ton kunne passere her fra nord til syd, en foranstaltning, der ville få meget stor betydning for det vesttyske erhvervsliv. Projektets gennemførelse er nu medtaget i forbundsregeringens planer, og der skal være udsigt til, at det realiseres inden alt for mange år.

Hovedplanen for udvidelsen af Hamborgs havn deler denne i tre dele, nemlig en stykgods-frihavn, en havn for olie, korn, ul og jern og endelig en industrihavn. Stykgodshavnen skal omfatte den nuværende frihavn og have havnen ved Waltersshof som reserve.

Danske Jernbaners Afholdsselskab

Danske Jernbaners Afholdsselskab er tilsluttet Nordisk Jernbane Afholds Union (16.000 medlemmer) og International Eisenbahner Alkoholgegner Verband (70.000 medlemmer).

Alle ansatte og aspiranter samt timelønnede ved banerne kan blive medlem af D.J.A.

Der findes kredse i: København, Næstved, Svendborg, Odense, Fredericia, Aarhus, Randers, Aalborg, Aalestrup, Struer, Holstebro, Esbjerg samt Sønderborg. Derudover ønsker vi gerne kontakter i alle by- og knudestationer med henblik på oprettelse af flere kredse.

Da vi ikke har mulighed for tilnærmelsesvis at få kontakt med alle ansatte rundt omkring i landet gennem ovennævnte kredse, bedes alle interesserede skrive til undertegnede, og nærmere oplysninger vil blive tilsendt.

K. Zederkof, otas.,
Fælledvej 11, Fredericia
(som Jbs. Oplysningskont., Fa st.)

Selvangivelsen

I løbet af januar måned påregnes enhver at være gjort bekendt med den udbetalte løn i 1961, således at man er i stand til at beregne sin skattepligtige indkomst på selvangivelsen for det kommende skatteår. Ved opgørelsen skal man huske at medregne 100 kr. for fri uniform, medens uniformtilskud til selvbeklædere antages at dække merudgiften til uniform.

Frdrag.

Ved opgørelsen af den skattepligtige indtægt har skatteyderne ret til visse frdrag i den faktiske indkomst. De frdrag, der har særlig betydning for lønmodtagerne er:

1. Fagforeningskontingent og forsikringsudgifter.
2. Lønmodtagerfradrag A.
3. Lønmodtagerfradrag B: Særlige frdragsberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradrag A.
4. Frdrag for transport ud over et vist beløb.
5. Renter af eventuel gæld.
6. De i det foregående år betalte personlige skatter.

Kontingent og forsikring.

Foreningskontingentet frdrages i særlig rubrik på selvangivelsen, og skal altså ikke ind under lønmodtagerfradraget eller de 600 kr. for forsikringer m.v. Medlemmer med indtil 5 års medlemskab i foreningen har for året betalt 208 kr., andre 184 kr. Afdelingskontingentet frdrages efter det gældende for den enkelte afdeling.

Udgifter til pensionsbidrag (4 pct. af bruttolønnen) og præmier til livrenter, pensionsforsikring, invaliderente, indbetalinger til indekskontrakter (pristalsreguleret aldersforsikring og aldersopsparing) m.v. kan frdrages fuldt ud uanset udgiftens størrelse.

Herudover kan udgifter til sygekassekontingent, andre syge- og hjælpe-kasser, livsforsikringspræmier, konfirmationsforsikringer, ulykkesforsikringsbidrag, indskud på kapitalbindingskonto samt godkendte børneopsparingskonti og selvpensioneringskonti m.v. fratrækkes, dog højst med et samlet beløb af indtil 600 kr. årligt for ikke-forsørgere og 1.000 kr. for forsørgere.

Sygekassekontingent for aktive tjenestemænd (samlevende ægtefæller 1,5 pct. – enlige interessenter 1 pct. af bruttolønnen).

Pensionerede ansatte:

Når pensionen (med tillæg) pr. måned udgør	Udgør bidraget pr. måned	
	for samlevende ægtefæller, der begge er medlemmer	for enlige interessante
Under 900 kr.	10,50 kr.	7,00 kr.
900 kr.– 999 kr.	12,00 kr.	8,00 kr.
1000 kr.–1099 kr.	13,50 kr.	9,00 kr.
1100 kr.–1299 kr.	15,00 kr.	10,00 kr.
1300 kr.–1499 kr.	16,50 kr.	11,00 kr.
1500 kr.–1699 kr.	18,00 kr.	12,00 kr.
1700 kr. og derover	20,00 kr.	13,00 kr.

Enker der oppebærer enkepension:

Når pensionen med tillæg pr. måned udgør	Udgør bidragene pr. måned
Under 900 kr.	7,00 kr.
900 kr.– 999 kr.	8,00 kr.
1000 kr.–1099 kr.	9,00 kr.
1100 kr.–1299 kr.	10,00 kr.
1300 kr. og derover	11,00 kr.

Lønmodtagerfradrag A.

Til afløsning af en række frdrag (smudstillæg, skifteholdstillæg, værktøjspenge, kørselsudgifter m.v.), som hidtil havde været indrømmet lønmodtagere, indførtes for nogle år siden et generelt lønmodtagerfradrag. Dette frdrag er fastsat til 400 kr., dog højst 10 pct. af lønindtægten. Frdraget beregnes for hver person, der beskattes sammen med den skattepligtige, og som har lønindtægt for fremmede.

Har både mand og hustru arbejde for fremmede, og mandens indtægt f.eks. har været 8 000 kr. og hustruens 2 500 kr., udgør lønmodtagerfradrag A ialt 650 kr., nemlig 400 kr. for manden og 250 kr. for hustruen.

Lønmodtagerfradrag B. Særlige frdragsberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradrag A.

Selvom – som nævnt ovenfor – lønmodtagerfradrag A skal træde i stedet for de tidligere givne frdrag for arbejdstøj, natpenge, o.s.v., kan der dog være enkelte skatteydere, der har ekstraordinært store udgifter i forbindelse med arbejdet. Såfremt disse udgifter tilsammen overstiger lønmodtagerfradrag A, kan disse udgifter frdrages, men i så fald bortfalder lønmodtagerfradrag A. Man må altså vælge mellem lønmodtagerfradrag A og B.

Natpenge kan som hidtil frdrages med det halve af det indtjente beløb, men dette indgår under lønmodtagerfradraget.

Jubilæumsgratialeer indtil 1000 kr. kan frdrages i indtægten. Her må man være opmærksom på, om gratialet er tillagt den opgivne årsindtægt.

Befordringsudgifter.

Kan kun frdrages, for så vidt de er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejdssteder. Dog kan udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige og med ham sambeskattede personer kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen fratrækkes, for så vidt de samlede transportudgifter har oversteget 400 kr. Kun udgifter på 100 kr. og derover kan fratrækkes, dog med et maksimum på 1 500 kr. pr. person. Udgifterne skal beregnes efter, hvad det koster med billigste offentlige transportmiddel. Kan offentlig befordring ikke benyttes, opgøres udgiften ved anvendelse af eget befordringsmiddel på grundlag af vejledende kilometer-takster, der fastsættes af finansministeren.

Renter.

Renter af lån, men ikke afdragene, kan frdrages fuldt ud.

Personlige skatter.

Personlige skatter, der er forfaldne og betalte inden udgangen af 1961 kan frdrages.

Jernbaneskolen

Plan for 1. halvår 1962

Der påtænkes afholdt følgende motorkursus og eksamener:

Instruktion til motoruddannelse:

10.-12. januar.

15.-17. marts.

I Århus: 19.-21. februar.

Motorkursus I:

10. februar-10. marts med eksamen 12.-13. marts,
27. april-26. maj med eksamen 28.-29. maj.

I Århus:

15. januar-12. februar med eksamen 13.-14. febr.
22. marts-14. april og 27. april-1. maj
med eksamen 2.-3. maj.

Motorkursus II: (Ingen i København).

I Århus:

15.-30. januar med eksamen 31. januar-1. februar.

19. februar-6. marts med eksamen 7.-8. marts.

26. marts-10. april med eksamen 11.-12. april.

4.-21. maj med eksamen 22.-23. maj.



Kongres 1962

Til oversigten over kongresrepræsentanternes antal i forrige nummer af DLT bedes tilføjet Korsør afdeling med 90 medlemmer pr. 1-1-1962. Afdelingen har ret til 3 repræsentanter på kongressen. Sætternissen har beklageligvis været på spil.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pensioneret lokomotivfører Einar Mathiesens bisættelse.

Valborg Mathiesen.

Jubilæer

Afdelingen i Nyborg har den glæde at kunne gratulere lokomotivfører C. T. Jensen med hans 25 års jubilæum den 1. februar 1962.

Christian Jensen, der bortset fra forfremmelsesforflytninger til Brande og Haderslev, har haft sin gerning i Nyborg, er gammel Nyborggenser, og kendt for sit stille lune.

Vi der har arbejdet sammen med ham gennem årene, har lært at værdsætte hans kammeratlige og hjælpsomme væsen, såvel inden for tjenesten, som i det gæstfrie hjem, hvor man hyggeligt kunne diskutere de aktuelle problemer.

Sammen med den venneskare der samles for at fejre dagen, siger afdelingen tak for tiden der er gået, og ønsker held og lykke fremover.

A. T.

Torsdag den 1. februar 1962 kan lokomotivfører A. Tarpø fejre 25 års jubilæum for sin ansættelse ved Danske Statsbaner.

A. Tarpø har altid interesseret sig for organisationsarbejde og har siden 1960 virket som afdelingsformand i Nyborg, en stilling han stadig beklæder til sine kammeraters fulde tilfredshed. Tarpø kendetegnes ved at være rolig og behersket, og i hans hjem er man altid hjertelig velkommen til evt. drøftelser.

Afdeling Nyborg ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen og siger dig tak for din indsats og ønsker dig held og lykke i fremtiden.

A. K. J.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

P. T. Kokholm,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum den 1. februar frabedes venligst.

K. E. Bruun,
lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. V. Jensen,
lokomotivfører, Brande.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. T. O. Christensen,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum.

P. S. Henriksen,
lokomotivfører, Randers.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. E. Boas Pedersen,
lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. (Bortrejst).

S. E. Kirkegaard,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

S. A. B. Jensen,
lokomotivfører, Frederikshavn.

Lommebogen 1962

På given anledning skal vi meddele, at restoplaget af lommebogen for 1962 er udsolgt, og det vil være nytteløst at rette henvendelse om køb af en lommebog.



Forflytninger efter ansøgning pr. 1-1-62.

Lokomotivførerne (12. inkl.):

- T. Høller, København Gb., til Helgoland.
- B. B. Christensen, København Gb., til Helgoland.
- K. G. Eliassen, København Gb., til Helgoland.

Ansæt som lokomotivmedhjælperaspirant pr.
1-1-62.

- H. E. M. Madsen i Korsør.
- J. Hansen, i Korsør.
- T. M. Pedersen, ved København Gb.
- K. Hansen, ved København Gb.
- J. M. Thorsager, ved København Gb.
- J. D. Schmidt, ved København Gb.
- E. S. Pedersen, ved København Gb.
- J. Hansen, ved København Gb.

Ansæt som lokomotivmedhjælperaspirant pr.
15-1-62.

- K. V. Jensen, ved København Gb.
- K. A. Malmberg, ved København Gb.
- S. H. Nielsen, ved København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (15. inkl.):

- H. H. D. Hansen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-3-62).
- Lokomotivfører (12. inkl.):
- A. T. Madsen, Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-12-61).
- Lokomotivfyrbøder u.f.nr.:
- K. Burup, København Gb., er afskediget efter ansøgning (31-12-61).

Lokomotivfører: *Dødsfald.*

- E. A. Bjørneboe, København Gb., er afgang ved døden den 14-12-61.
- N. H. Bang Jørgensen, Kalundborg, er afgang ved døden den 15-12-61.
- E. M. N. Markussen, Struer, er afgang ved døden den 23-12-61.
- F. C. Jespersen, København Gb., er afgang ved døden den 9-1-62.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører:

- T. V. Hansen, Danmarksgade 64, st., Fredericia.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-1-62.

Pensioneret lokomotivfører:

- A. P. Robdrup, Lundingsgade 35, 1., Århus.
- V. R. O. Berg, Thorsgade 79, 4., København.
- N. H. Blume, Hobrovej 21, Randers.
- J. A. Hansen, Tårngade 11, Struer.
- S. M. H. Petersen, Langenæs Allé 11, st., th., Århus.
- A. J. Iversen, Humlevænget 22, Nyborg.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Statsbanepersonalets sygekasse har afsluttet ny overenskomst med Provinsøjnlægernes organisation gældende fra 1. januar 1962 angående behandling af sygekassens udenfor København og Københavns amtsråds-kreds boende medlemmer.

Fra 1. januar 1962 kan de i København og Københavns amtsråds-kreds boende medlemmer for sygekassens regning kun behandles hos de ved sygekassen ansatte 3 øjnlæger i København, og de uden for nævnte områder boende medlemmer kan for sygekassens regning kun behandles hos de medlemmer af provinsøjnlægernes organisation, der praktiserer for sygekassen.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Grækenland.

Onsdag morgen den 2. maj 1962 afrejse fra København.

- 3. maj: Ankomst sen aften til Brindisi.
Afrejse med færgen kl. 22,00. Overnatning ombord i saloner med bekvemme flyvestole (à la statsbanernes nye BL-vogne).
- 4. maj: Ankomst til Korfu kl. 7,00. Korfu har jo ord for at være et andet Capri. Om formiddagen er der rundtur i byen og om eftermiddagen en tur i bus langs den maleriske kyst til *Achilleon*-slottet.
- 5. maj: Dagen er reserveret til en udflugt til *Paleokastritsa* med en dejlig strand, hvor der vil blive anledning til at bade, idet middagen spises her, så at der først køres tilbage om eftermiddagen.
- 6. maj: Afrejse kl. 7,30 med færgen til *Patras*, ankomst kl. 18,30. - *Patras* er efter *Piræus* og *Saloniki* den vigtigste havneby i Hellas.
- 7. maj: Udflugt til *Olympia* med besøg i museet med de berømte statuer af *Praxiteles* og besøg ved tempelruinerne og i det olympiske stadion, hvor dattidens Olympiske Lege fandt sted igennem mange århundreder.
- 8. maj: Med færgen over den korinthiske bugt og videre med bus til *Delphi* - en mere interessant og smuk bustur findes kun få steder i Europa. Efter ankomsten om eftermiddagen til *Delphi* startes besigtigelsen af de gamle tempelruiner - *Athens* skatkammer og ruinerne af *Apollons* tempel, der indeholdt det berømte orakel.
- 9. maj: Om formiddagen fortsættes besøget ved helligdommene, bl.a. med museet og stadion. Om eftermiddagen startes med bus til *Athen*, idet der dog undervejs aflægges besøg i det gamle byzantinske kloster i *Daphni* med interessante fresko- og kalkmalerier fra 6.-7. årh. (kendt bl.a. fra fjernsynets film fra Hellas).
- 10. maj: Heldagsbustur i *Athen* med besøg ved alle de kendteste seværdigheder og sluttende med *Akropolis*. Aftensmaden spises i en typisk græsk fiske-restaurant ved havnen.

11. maj: Bustur til Marathonsøen og videre til halvøen Ithaka's sydligste punkt Cap Sounion med besøg ved Poseidontemplet. Her bliver udmærket lejlighed til at bade fra en glimrende strand. Aftensmaden spises her og De vender først sent tilbage til *Athen*.
12. maj: De kører med bussen til *Piræus* (aldrig om søndagen), hvor De indskiber Dem. Afg. kl. 12. – Middag og aftensmad og overnatning om bord.
13. maj: Ankomst morgen til *Rhodos*. Besøg i den gamle by og museet.
14. maj: Besøg med bus i *Lindos* – *Rhodos'* akropolis og i *Filerimos*klosteret.
15. maj: Fridag på *Rhodos*.
16. maj: Afrejse eftermiddag med skib.
17. maj: Ankomst *Athen* morgen. Fridag i *Athen*. Afrejse kl. 23,20 med tog til Danmark over Jugoslavien, Østrig, Tyskland.

Anmeldelse bedes indsendt til

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18, København V.

Pris ca. 950 kr., senest den 15. februar 1962.

Rejser i Norden.

Reise nr.	Periode		omtrentlig pris kr.
20	10- 6-17- 6	Pensionistrejse til Helleвик, svenske baners feriehjem i sydlige Skåne (Sølvesborg station)	155
21	21- 6-29- 6	Nordkap, Midnatssolens land, udrejse over Narvik, hjemrejse over Trondheim–Oslo. Rejsen afsluttes i Trondheim 29. juni kl. 6	540
22	13- 7-23- 7	Fjeldblomstringstur i Lapland. Ophold på svenske baners feriehjem i Bjørkliden ved Narvik	160
23	20- 7- 2- 8	Ungdomslejr i Lapland, Bjørkliden (For unge mellem 13–18 år)	225
24	30- 7-13- 8	same rejse som ovenstående	225
25	11- 8-20- 8	Vandretur i Jotunheimen, overnatning på Turistforeningens hytter. Norsk bjergkyndig turleder	270
26	18- 8-27- 8	same rejse som ovenstående	270
27	18- 8-25- 8	Norges vestlandsfjorde, fra Myrdal på Bergensbanen til Åndalsnes	425
28	8- 9-17- 9	Høstfarver i Åre, ophold på svenske baners feriehjem	180
29	30- 8-10- 9	Høstfarver i Lapland, Bjørkliden ved Narvik	180
30	14- 9-24- 9	same rejse som ovenstående	180
31	31- 8-10- 9	Pensionistrejse til svenske baners feriehjem i Åre	180

Rejser i sydlige udland.

50	17- 4-29- 4	Påskerejse Rom, Capri	–
51	29- 4- 4- 5	Tulipanblomstring Holland	330
52	2- 5-20- 5	Internat. rejse til Hellas, Korfu, Delphi, Athen, Rhodos	950
53	11- 5-22- 5	Tyrkiet: Istanbul + Lilleasiens kyst	900
54	27- 5- 4- 6	Belgien: Provinsen Liege (Internat. rejse)	300
55	Beg. juni	Internat. rejse til schweiziske søer: Luzern–Interlaken–Montreux (ca. 7 dage)	270
56	11- 6-17- 6	Luxembourg (Internat. rejse)	315
57	1- 7-11- 7	Polen (Breslau–Gdansk–Warszawa) + Berlin	475
58	29- 7-12- 8	München + bjergferie i Dienten	475
59	14- 8-27- 8	Østrig rundt	800
60	25- 8-10- 9	Val Gardena (Dolomitterne) og Varazze	425
61	1- 9-12- 9	Regensburg–Bayern–Passau–Wien (Internat. rejse)	400
62	1- 9-10- 9	Rhinen (Rüdesheim–Wiesbaden + Heidelberg)	410
63	2- 9-15- 9	Paris + Rivieraen	625
64	7- 9-22- 9	Mallorca	900
65	8- 9-17- 9	Rimini, badeferie	225
66	8- 9-21- 9	Rimini – Roma	420
67	9- 9-22- 9	Klassisk Italien	650
68	15- 9- 1-10	Sicilien	800
69	16- 9- 6-10	Spanien, Marokko	1100
70	18- 9- 4-10	Tarragona og Barcelona	520
71	30- 9-19-10	Grækenland	1180
72	5-10-24-10	Kanariske Øer	1450
73	?	Ægypten	?

Detaljeret programhæfte over rejserne vil foreligge omkring 1. marts og tilsendes gerne efter anmodning.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Bernstorffsgade 18, København V.
Sølvgade 40, København K.

ULBJERG

ULBJERG  **Andølsmejeri**
 Ost i fineste **VIBORG** kvaliteter
TLF. ULBJERG 50

STRUER

Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring
 Brødet bringes overalt i Byen
 Danmarksvej, Struer, Tlf. 308

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
 anbefales
 Gustav Jensen

H. Grønnes Eftf.

ved K. Jochumsen
 Østergade 23 . Struer
 Telefon 5 11 44

For Synet en Vinding,
 køb Brillen hos Sinding!

STRUER . Tlf. 119



**GRØN
 TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

VARDE

Salon »Alice«

A. Vetter
 Smedegade 4, Varde
 Tlf. 21352

Slagtermester SV. KRISTIANSEN

Søndergade 6, Varde

EBBE CLAUSENS BOGHANDEL

VARDE - TELF. 21

Garmester H. C. Nielsen

Spigerborggade 3. Varde
 Tlf. 279

Vestjysk Maskinliberi

Brd. Sloth
 Lundvej 47, Varde . Tlf. 743

NYKØBING F.

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester
 Aut. gas- og vandmester
 Grøntorvet 8. Nykøbing F. Tlf. 850339
 Centralvarme - Oliefyr
 Vand - Sanitet

Carl Møller

Smedemester
 Aut. gas- og vandmester
 Frisegade 39-41. Nykøb. F. Tlf. 852611
 Alt bygningsarbejde
 udføres

HERNING

Mænd beundrer Deres hår

INGRID E. LEY sætter det for Dem

Bryggergaarden - Herning - Telefon 639

Der er go' grund -

Herning Stor-Vaskeri
 v/ K. Vestergaard

Tlf. Herning 1818 . Østergade 27 (Højmarks gaard)

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen
 URMAGER OG GULDSEDMED
 Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

HADERSLEV

MØBELGÅRDEN

v/ M. Schmlidt

Møbler i 4 etager 10 % kontant rabat

HUSK: Sønderbro 12 ind i gården

Haderslev - Telefon 2 41 62

RADIO - CENTRALEN

Storegade 8 - Haderslev - Tlf. 2 32 55

Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn

ODENSE

BANZON

Maskinentreprice - Odense - Tlf. 128877

Alle jord- og planeringsarbejder



Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jord-
 forbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse.

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.)

A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

Tegn forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
 og Understøttelsesforening af 1891

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
 jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

AARHUS

Jernbanens fru'er anbefales
Frue Kjoler
Borggade 11 . Aarhus . Telefon 2 56 50

"GRETHES" KJOLESALON
Systue for kjoler
SDR. RINGGADE 2, AARHUS . TELEF. 31 041

HENNING NIELSEN

Tømrermester
Tunøgade 32 . Aarhus
Tlf. 3 09 32
Nyt tømmerværksted

Kom med Deres vask i morgen -
eller lad os hente og bringe Deres tøj

S. B. vask

HJORTENSGADE 1 - TLF. 2 12 85

Jernbanefunktionærerne
anbefales

TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97
Alt i vin - spiritus og tobakker

Sygevogne nye og brugte
til salg eller
udleje

Karl Jensen, Sygevognsfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Risskov
Telefon Aarhus 7 98 58

Vestbyens Farvehandel

C. O. Andreassen

Thorvaldsensgade 36 . Aarhus
Telf. 25161 . Privat 40617

Leverandør til indkøbsforeningen

**Dansk Stoker og
Varmekedel Kompagni A/S**

Ny Banegaardsgade 45 - Aarhus
Tlf. (061) 2 11 22

FREDERICIA

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT AF

Forhandler af Fredericia Gaskoks



BRÆNDELSOLIER

KULPLADE OG KONTOR.
VESTHAVNEN
TELEF. 933

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Tøjhuset

Herreekvipering
Gothersgade 2 . Fredericia
Tlf. 1095

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia - Tlf. 1456

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen

Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter

STØT

vore annoncører!

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensblørg 25

Tlf. Kalundborg 71

Kalundborg

Fællesbageri

Kul, Koks, Briketter & Brændselsolier

IMPORTKOMPAGNIET A/S
KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

»Køb det hos

Schout

lige i nærheden«

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Svenn Høj

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Spis mere OST,

ring så kommer Fællesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

HOLSTEBRO

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af
dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i

BANEGÅRDSKIOSKEN

Holstebro

Tage Skjød Pedersen

Ringkøbing Amts Vareindkøbsforretning

Holstebro

Kolonial - Isenkram - Manufaktur

VEJLE

BERTEL NIELSEN & HAAHR

Aktieselskab

NORDKAJEN - VEJLE - TELF. * 3 4 6 8

KUL - KOKS - BRIKETTER

Forhandling af Caltex olier

HORSENS

Telefon HORSSENS 24850

Worm's

sandkage



Hatting

tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSSENS