

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 1 - 5. JANUAR 1963 - 63. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Sko køber man i **FOX**

skomagasiner

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

SLAGELSE

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. 520883, priv. 524502

CARLO HANSEN

Tømrermester

Jasminvej 15, Slagelse . Telf. 523028

Alt tømrer- og bygningsnedkerarbejde udføres

Tilbud på nyt og reparation gives

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

Graversens SKO-magasin

V/ Erik Damsgaard

Jessensgade 10 Horsens - Telefon 25508

det moderne sko-magasin for dame-, herre- og børnesko

VIBORG

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

-man
lægger
mærke
til ...



— godt tøj
til fornuftige
priser

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

STRUER

HENRIKSEN SKO

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50247



STRUER DEPOT

v. Børge A. Aarkrog

ANEMONEVEJ 18, STRUER

TELF. 50698

Lys petroleum . Gasolie . Fyringsdiesel

Farvet benzin . Smøreolie

Deres direkte olieledning - Telf. 50698

Ølbyvejens Slagter- og Vitualieforretning

v. J. Chr. Jacobsen . Ølbyvej 30 . Telf. Struer 50165

Alt i 1. kl's kød . Flæsk . Pålæg . Salater

Konserves og dybfrost

De ringer - vi bringer

HOLSTEBRO

Kunstige TÆNDER

indsættes og repareres

Ove Rechnittzer

eksam. tandtekniker

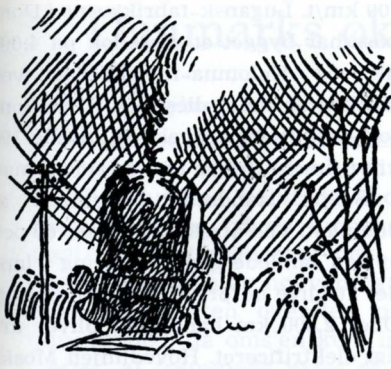
Nørregade 33, Holstebro
Telefon 2142

K. DREYER's EFTF.

H. M. Petersen

St. Torv 4, Holstebro . Telf. 56

Tapet - Farve - Linoleum - Gulvbelægning



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 63. ÅRGANG

5. JANUAR 1963



Indhold:

Efter det første år	3
Frontruden	4
Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1962/63	5
70 års jubilæum i Norge og Østrig	6
Huslejens stigning gennem tiderne	7
En mærkelig banegård	7
Fart i Frankrig	8
S.J.'s bladkampagne	8
Samarbejdsudvalgene	9
Et trist budskab	9
Fra medlemskredsen - Kritisk gennemgang	10
Under DLF	11
Personalialia	11

Forsidebillede:

En MH i arbejde.

Foto af lokomotivfører Villy Olsen.



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:

Stuiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

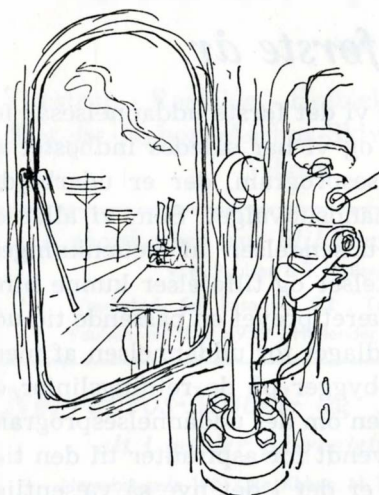
Efter det første år.

Med udgangen af 1962 sluttede vi det første uddannelsesår for lokomotivmedhjælperaspiranter, og vi har således indhøstet en del erfaringer om det uddannelsesprogram, der er udarbejdet i betænkningen fra Lokomotivmandsudvalget. Som vi allerede tilkendegav i forbindelse med udsendelsen af betænkningen, måtte det forventes, at visse rettelser og tilføjelser kunne blive nødvendige, når planerne havde været prøvet en passende tid ude i det praktiske liv. Selv om grundlaget for uddannelsen af medhjælperaspiranter i nogen grad bygger på de retningslinier og de erfaringer, der dannede rammen om det uddannelsesprogram, som i adskillige år har været anvendt for aspiranter til den tidligere lokomotivfyrbøderstilling, er der i det nye så væsentlige ændringer, at det vanskeligt kunne afgøres om alle detaljerne nu også havde fået netop den udformning, som var ønskelig.

I det store og hele kan det nu fastslås, at dette har været tilfældet. Når vi alligevel tager spørgsmålet frem, skyldes det ønsket om på enkelte områder at få en anden udnyttelse af uddannelsesperioden. Medens aspiranterne i tidligere tider foruden kørslen til de nødvendige attester også blev anvendt i stor udstrækning til strækningskørsel i tidsrummet mellem uddannelsen på lokomotivet og værkstedsuddannelsen, har den stærke indskrænkning af dampdriften betinget færre køredage for medhjælperaspiranten forud for indkaldelsen til medhjælperkursus. Det er ensbetydende med, at blandt andet så vigtige fag som signal- og sikkerhedsbestemmelser i meget stor udstrækning alene indøves på teoretisk grundlag uden tilstrækkelig erfaring fra det praktiske i den daglige gerning.

Under hensyn til, at de kommende lokomotivmænd i forhold til tidligere tider i en temmelig ung alder skal anvendes som selvstændige førere på enmandsbetjente køretøjer, er det vigtigt, at de ikke alene har en solid teoretisk og praktisk indsigt i køretøjernes betjening, men også i praktisk kendskab til signal- og sikkerhedssystemer, som efterhånden er et stort område for den der står for togets fremførelse. Kan det praktiske i denne del af uddannelsen ikke opnås ved tildeling af tjeneste på tomandsbetjente køretøjer på grund af en stadig reduktion i antallet heraf, bør man i uddannelsesplanen ved de depoter, hvor aspiranterne oplæres indlægge faste køredage i de kørselsfordelinger, der normalt omfattes af enmandsbetjente køretøjer. Som vi gav udtryk for ved de første aspiranters antagelse, er det af ikke uvæsentlig betydning, at den kommende generation af lokomotivmænd fra de første dage ved etaten kommer i kontakt med den erfarne gruppe og gennem denne får de nødvendige oplysninger om pligter m.m. for den der skal betjene trækraften. Det nye uddannelsesprogram bygger stort set alene på indsigten i motordriften, hvilket yderligere understreger betydningen af, at medhjælperaspiranten på et så tidligt tidspunkt som muligt får adgang til førerrummene i samarbejde med en uddannet lokomotivmand.

Frontruden



Samarbejde mellem de tyske statsbaner DBB og LUFTHANSA

I november i år har de tyske forbundsbaner indgået aftale med Luft-hansa – det tyske luftfartsselskab – om et samarbejde vedrørende transport af oversøisk gods. Godset distribueres gennem de ni største tyske lufthavne. Samarbejdet kaldes populært »Jet-Skinne«.

J. P.

Nye ordrer på elektriske lokomotiver til Frankrig

S.N.C.F. – de franske statsbaner har placeret flere ordrer på elektriske lokomotiver.

For det første 18 lokomotiver i serien BB 8.500 til 1500 V jævnstrøm. Disse lokomotiver skal benyttes til blandet gods- og passagertrafik, og de første 10 leveres i årets begyndelse.

Desuden 26 lokomotiver i serien BB 25.500 til 1500 V jævnstrøm eller enkeltfasen strøm til 25.000 V. Også disse lokomotiver skal benyttes til blandet passager- og godstransport, og de første 8 leveres snarest.

Endelig 2 lokomotiver i serien BB 25.200 – som ovennævnte – der skal anvendes i den hurtige passagertrafik på lange strækninger. 25 lokomotiver i serien BB 25.100 er foruden i konstruktion.

J. P.

Underskud 56,9 mill. i Sverige

I driftsåret 1961–62 har Sveriges statsbaner haft et underskud på 56,9 mill. sv. kr., skønt persontrafik og godstrafik viste en fremgang på henholdsvis 16,4 og 29,6 pct. sammenlignet med et foregående år. Det dårligere resultat skyldtes højere driftsudgifter og stigninger i løn og pensioner. I året 1960–61 var underskuddet 20,4 mill. kroner.

Auto-tog gennem Tauern

De østrigske forbundsbaner udfører en stor biltransport på godsvogne gennem Tauern-tunnelen i landets sydlige del. I stedet for at køre op ad de stejle bjergveje foretrækker mange bilister at lade deres vogne transportere af jernbanerne under bjergkæden Hohen Tauern.

Ved stationerne Bökkstein og Mallnitz er der bygget tilkørselsramper, så bilerne kan køre op på jernbanevognene. Disse ramper er nylig blevet udvidet, så man kommer op på at kunne ekspedere 225 personbiler i timen i hver retning. Det vil senere være muligt at forhøje kapaciteten til 450 biler i timen i hver retning.

Nye hollandske tog

Hollands statsbaner har ladet bygge 15 dieselelektriske tog, bestående af tre vogne med 168 siddepladser på anden og 24 på første klasse. Toget er 74,43 m langt, vejer i tom tilstand 135 ton, dieselmotoren er på 1.000 hk, og hovedgeneratoren yder 625 kw. Vognkassen er af helsevejset, let stål og gulvet af 57 mm højt bølgeblek, beklædt med 38 mm tykke korkplader og linoleum. Vogndørene er af kunststofplader i letmetalrammer.

Udvikling i Sovjet

Der foregår en så stor teknisk udvikling i disse år på Sovjets jernbaner, at man kan tale om en revolution, den er godt i gang og ventes videreført i den næste halve snes år. Her er nogle af nyhederne, omtalt i kort form.

Lokfabrikkerne i Novotjerkassk i Ukraine har nylig bygget et el-lok i to sektioner. Det er beregnet for vekselstrøm, er på ca. 8.000 hk og kan trække et tog på 4.000 ton med over

100 km/t. Lugansk-fabrikkerne i Donbass har bygget et diesellok på 4.000 hk, og Kolomna-fabrikkerne ved Koskva et andet diesellok til persontog, som under prøvekørsel nåede 190 km i timen. Det er fem år siden, man i Sovjet standse bygningen af damplok. Ved årsskiftet ventes 60 pct. af den samlede godsbefordring i landet at blive udført af el- og dieseltog. Over 2.000 km banelinjer bliver årligt elektrificeret. Hovedlinjen Moskva-Baikalsk, 5.300 km, har fået el-drift.

Automation, radio og telemekanik tages i stor udstrækning i brug på Sovjets jernbaner. Togene på 12.000 km hovedstrækninger er udstyret med radio, gennem hvilken lokførerne taler med stationer og personalet. Automatik vil overtage en væsentlig del af det arbejde, der udføres af stations- og rangerpersonalet. På to stationer, i Leningrad og Losinoostrovskij ved Moskva er der såkaldte afløbsbjerge, hvor automatik regulerer vognenes fart og bremser dem. Endnu 9 afløbsbjerge vil i år blive udstyret med denne automatik.

Over en halv snes stationer har fået »telejø«, det vil sige TV-installationer, så man på skærme er i stand til at følge alt, hvad der sker på stationsområdet. Desuden har man udført forsøg med et elektronapparat, som er i stand til at dirigere et el-lok gennem impulser. Lokføreren arbejder indskrænket herefter til at kontrollere de automatiske apparater, som også sørger for overholdelse af køreplanen, og derudover skal han blot gennem TV-apparatet følge rangering, og at togstammen er i orden.

Efterhånden ser det ud til, at den højt udviklede teknik og automatik vil gøre nutidens lokfører til fremtidens togkontrollør.

For øvrigt er verdens nordligste jernbane blevet åbnet for kort tid siden. Den er 167 km lang og går fra Murmansk til Pechenga i de nordligste Sibirien.

Genopstår 20 år efter

Jernbanen mellem Koprivnica i Jugoslavien og Kaposvar i Ungarn, som blev nedlagt for mere end 20 år siden, vil genopstå og åbnes inden årets udgang.

Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1962/63

Højkonjunktoren holdt – men . . .

Et tilbageblik på 1962 viser et godt år for Danmark, men ikke uden nødvendige statsindgreb. Konjunkturerne holdt og bedre sig tilmed lidt. Beskæftigelsen nåede toppen, høsten var god, industriproduktionen steg lidt, velstanden øgedes så stærkt, at det blev nødvendigt at dæmpe forbruget, idet købekraften oversteg produktionsudbyttet. I juni måned, da oms'en kom ind i billedet, steg importen af fremmede varer så stærkt, at den var 50 pct. højere end i juni året forud. Dette havde som bekendt til følge, at vor handelsbalance og vor valutabeholdning kom i farezonen. Valutabeholdningen halveredes i løbet af de første 11 måneder af året – den sank fra ca. 1250 millioner til ca. 660 ved udgangen af november, og bunden er næppe nået. Detailpristallet steg endnu mere end i 1961, og yderligere stigning er i vente.

Desværre har landbruget ikke kunnet holde priserne på sine produkter oppe på et rimeligt niveau, således at landbrugets stærkt stigende omkostninger kunne dækkes. Da landbruget er vort vigtigste eksporterhverv, selv om industrieksporten nu betyder lige så meget i eksportindtægter, er det ikke underligt, at man må se landbrugets fremtid i møde med bekymring.

Høj produktion og beskæftigelse.

Industriproduktionen viser stadig stigende tendens. Det ses bl.a. af stigningen i industrieksporten, som i 3. kvartal af 1962 indbragte 1242 mill. kr. (mod 1129 mill. kr. samme kvartal i 1961). Industriproduktionen indbringer nu mere i fremmed valuta end landbruget, som i 3. kvartal 1962 indbragte 1047 mill. kr. (mod 1081 mill. kr. i 3. kvartal 1961). Dette skyldes dog især de vigende eksportpriser for landbrugsprodukter. Den samlede eksport af landbrugs- og industriprodukter indbragte i månederne jan.-sept. 1962 8075 mill. kr. mod 7522 mill. kr. i samme tidsrum året forud.

Samtidig steg dog udgifterne til import så stærkt, at handelsbalancen forringedes betydeligt (i jan.-sept. var underskudet på handelsbalancen i 1962 ialt 2773 mill. kr. mod 1765 mill. kr. i det tilsvarende tidsrum i 1961). Det var især 3. kvartal 1962, der udviste en voldsom forskel i handelsbalancen i forhold til 1961, nemlig fra 494 mill. underskud i 1961 til 1151 mill. underskud i 1962. Resultatet blev altså det stærke fald i valutabeholdningen. I denne forbindelse kan anføres, at Danmarks indtægt i form af rejsevaluta sank fra 69,5 mill. kr. i januar-juni 1961 til 32,8 mill. kr. samme tidsrum i 1962. Vi brugte ca. 300 mill. kr. til rejser i udlandet i 1962 (mod ca. 245 mill. kr. i 1961).

Beskæftigelsen var stadig på rekordhøjde, og der var mangel på arbejdskraft på næsten alle områder. Trods en tilvanding på ca. 20.000 arbejdere fra landbruget til byerne, kunne behovet ikke dækkes. Ledighedsprocenten ses af følgende opstilling:

Mån.:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1961:	6,9	6,5	4,3	3,9	2,2	1,2	1,8	1,3	1,6	2,2	2,5	5,8
1962:	5,6	5,9	5,8	3,0	1,4	0,9	0,8	1,1	1,7	1,5		

Stigning i detailpristal og realløn,

Detailpristallet, som i mange år holdt sig nogenlunde i ro, og som endog i 1960 viste et lille fald (fra 147 til 146), steg som bekendt ret stærkt i 1961 (fra 148 til 152), men endnu langt stærkere i 1962, nemlig fra 154 til 162. Pristallets bevægelser i 1961-1962 ser således ud:

	1961	1962
Januar	454 (148)	473 (154)
April	461 (150)	481 (157)
Juli	461 (150)	483 (157)
Oktober	465 (152)	499 (162)

(Tallene i klammer angiver det lønregulerende pristal med juli 1949 = 100).

Da prisstigningerne på grund af oms'en endnu ikke var slået fuldt igennem ved beregningen af oktober-pristallet 1962, må en yderligere stigning forventes i januar-pristallet 1963.

Engros-pristallet, der også i 1961 undtagelsesvis viste en lille stigning (fra 102 til 104) steg yderligere lidt i 1962 (fra 104 til 107).

Reallønnen steg fra april kvartal 1961 til april kvartal 1962 ca. 2½-5½ pct., idet selve lønnen steg med 7-10 pct., men detailpristallet i samme periode med 4,5 pct. – Stigningen i timefortjenesten androg (ifl. Arbejdsgiverforeningens statistik) fra april kvartal 1961 til samme kvartal 1962 for faglærte arbejdere i hovedstaden 88 øre og 70 øre i provinsen (for ufaglærte androg stigningen 71 øre i hovedstaden og 43 øre i provinsen – for kvinderne henholdsvis 47 øre og 34 øre). Af stigningerne kan de 18 øre henføres til dyrtidsreguleringen (2 portioner pr. 1. marts 1962). Den højeste timefortjeneste var 897 øre for faglærte arbejdere i hovedstaden (748 øre i provinsen).

Statsfinanserne højderekord.

Statsbudgettet for 1962/63 regner med et kasseoverskud på 465 mill. kr. pr. 31. marts 1963. Men det nye budget, der blev fremlagt den 1. december 1962 balancerer med ca. 10,5 milliarder, hvilket er en fordobling siden budgettet 1956/57 (5,1 milliarder). Der regnes dog kun med et kasseoverskud på ca. 165 mill. kr. – Udgiftsstigningen i forhold til dette års budget er godt 1300 mill. kr., der modsvares af en tilsvarende stigning i skatter og afgifter. Der er dog adskillige usikkerhedsmomenter i det nye budget, især lønstigninger og evt. landbrugsstøtte.

Stormen blev redet af i året 1962.

Som det fremgår af ovenstående oversigt over Danmarks økonomi, lykkedes det ved passende regeringsindgreb at klare de økonomiske skær i 1962, men det er temmelig usikkert, om det vil kunne klares lige så godt 1963. Den, der lever, vil få det at se – siger et gammelt mundheld. Nogen anden trøst gives i øjeblikket ikke.

CLS

70 års jubilæum i Norge og Østrig



De nyvalgte tillidsmænd i Norsk Jernbaneforbund.

Fra venstre: Hovedkasserer Odd Wes-
sel Larsen, oplysningssekretær Olav
Habberstad, sekretær Sverre Kort-
vedt, sekretær Sigurd Kvilekval,
forbundsformand Marius Trana, som
blev enstemmigt genvalgt, til han når
aldersgrænsen i 1963, den nyvalgte
formand Emil Edvardsen og den ny-
valgte næstformand Egil Halvorsen.



I løbet af efteråret 1962 har jernbaneforbundene i Norge og Østrig passeret 70 års-dagen for forbundenes stiftelse.

Ved en meget smuk åbningshøjtidelighed med musik og sang og oplæsning af prolog åbnede Norsk Jernbaneforbund sit 48. landsmøde i Oslo.

Mødet blev afholdt i arbejderbevægelsens nye »Folkets Hus« midt i byens centrum.

I sin åbningsstale fremhævede forbundsformanden Marius Trana blandt andet, at forbundet siden 1945 havde haft tilgang af 18 nye tjenestemand-grupper, som ikke tidligere havde været tilsluttet forbundet. Der findes nu kun tilbage en gruppe, nemlig Norsk Lokomotivmandsforbund, som det efter formandens opfattelse også skulle lykkes at få tilsluttet. »Ved fælles hjælp skulle vi kunne blive enige herom«, udtalte Trana, »thi selv om der kan

være gruppeinteresser på en arbejdsplads som Norske Statsbaner, hvor arbejdsforholdene er så forskellige, og hvor arbejdsforholdene er så afgrænsede, har vi alle de samme mål og de samme interesser, hvorfor vi også kan stå i det samme forbund.«

Marius Trana vil i løbet af juni måned 1963 passere aldersgrænsen – 65 år – hvorfor landsmødet valgte den nuværende hovedkasserer, Emil Edvardsen, som ny formand, der skal tiltræde stillingen i juni måned. Som næstformand nyvalgtes redaktøren, Egil Halvorsen.



De østrigske jernbanemænd fejrede dagen i forbindelse med den ordinære kongres, og kunne på festdagen tillige indvie en ny ejendom i tilslutning til den administrationsbygning, de allerede er ejer af. I den nye bygning er indrettet en stor kongressal med tilstødende mindre sale og selskabslokaler. Forbundet, hvortil er tilsluttet samtlige jernbanemænd, omfatter i dag cirka 125.000 medlemmer, heri medregnet pensionisterne. I sin festtale udtalte forbundsformand Richard Freund blandt andet sin glæde over at denne 70 års dag kunne markeres under friere og lykkeligere former. »Et tilbageblik fremkalder stunder med sorg, bitterhed og skuffelser og lad os ikke glemme de kvinder og mænd, som i de svære tider tog kampen op og holdt ryggen rank trods umenneskelige forhold og stærk modstand. Vi vil sammen med den øvrige fagbevægelse samle alle kræfter for at føre vort arbejde videre under mottoet Frihed – Fred – Fremskridt og social retfærdighed.«

På grund af alder trådte Richard Freund tilbage som forbundets formand og blev i den anledning stærkt hyldet af de samarbejdende organisationers repræsentanter fra ind- og udlandet. Som hans afløser blev enstemmigt valgt forbundet generalsekretær Josef Matejcek.



Huslejens stigning gennem tiderne

Det er blevet dyrt at få en ny lejlighed.

Hvor dyrt vil ses af de oplysninger, der fremgår af undersøgelser, som er foretaget i den seneste tid. Kvadratmeterpriser på 100 kr. er ved at være det normale i privat byggeri i hovedstadsområdet, mens den tilsvarende pris ligger på omkring 60 kr. i det almennyttige byggeri – bortset fra statens driftstilskud, der nedbringer huslejen med omkring en halv snes kroner.

Huslejens stigning gennem tiderne kan illustreres ved nogle gennemsnitstal for det almennyttige byggeri i hele landet oplyst af Boligministeriet.

Indflytningssår.	Leje i kr. pr. m ² leilighedsareal.	
	Ved indflytningen.	i 1960.
Indtil 1933	9,49	14,63
1934-40	12,18	18,86
1945	12,44	22,00
1950	17,94	23,89
1955	25,51	27,52
1957	30,19	30,94
1958	29,97	30,57
1959	30,15	30,29

Disse huslejer er kostpriser baseret på omkostningerne ved opførelse og drift af byggeriet. Huslejen i det almennyttige byggeri er altså på ca. 25 år indtil 1959 blevet omkring 2½ gange større. Men derefter er stigningstakten stærkt forøget.

For 1960 er gennemsnittet for provinsen 29,54 kr. og for København 35,64 kr., og for 1961 henholdsvis 32,39 kr. og 37,76 kr. Gennemsnittet for hele landet er dermed steget til henholdsvis ca. 32 og ca. 35 kr. i 1960 og 1961. For 1962 bliver tallene endnu højere.

Kostpriserne er altså steget stærkt – og det er i sig selv et alvorligt træk, som kun kan imødegås ved byggeriets rationalisering og effektivisering.

Men derudover udnyttes boligmanglen i forfærdende grad af privat spekulationsbyggeri til tårnhøje priser.

I hovedstadsområdet er tilstandene særlig slemme. Af den undersøgelse, som er foretaget af Arbejdernes kooperative Byggeförening i september 1962, fremgår det, at kvadratmeterpriserne i 10 nye privatbyggerier i København ligger på mellem 82 kr. og 138 kr.

Den tilsvarende husleje i nyudlejet byggeri, opført af de almennyttige selskaber, ligger i dag på ca. 60 kr. (hvorfra går statens driftstilskud på ca. 10 kr.) for en standard, der bestemte ikke er ringere end de nævnte private eksempler.

Der er altså meget stor forskel – og det understreger stærkt nødvendigheden af, at det almennyttige byggeri igen får en stærkere placering således, at inflationen i huslejeniveauet effektivt kan bremses.

En mærkelig banegård . . .

– uden tog og togpersonale

I den Tyske Forbundsrepublik findes flere tusinde banegårde – små banegårde, hovedbanegårde, endestationer, havnebanegårde, rangerbanegårde og godsbanegårde. Men den mærkeligste banegård er sikkert den, der ligger i Wittibreit i Bayern. Den er egentlig slet ikke nogen banegård – den mangler alt det, der hører til en banegård: spor, vigespor, tog og banegårdspersonale. Landsbyen Wittibreit med sine 1500 indbyggere har kun banegården – ellers intet. Ingen kan ankomme eller afrejse med tog. Her har De historien

I 1835 fødtes Andreas Aigner, hvis forældre var bønder. Han udviklede sig til et finansgeni, der drev en slags privatbank. Hans gamle, omhyggeligt førte kassebog fortæller, hvordan han belånte grunde og bygninger til helt gode renter – og det var ikke nogen dårlig levevej. I midten af forrige århundrede udbrød i Bayern – som de fleste andre steder i Tyskland – en formelig jernbanefeber. Den bayerske regering lagde store planer for jernbanebyggeri i det område, hvor Wittibreit lå. På grund af forskellige politiske interesser, mere eller mindre forbundet med handelsmæssige, blev planerne flere gange ændret. En af dem gik ud på at anlægge en linie fra Markt ved floden Inn til Vilshofen, hvor man havde anlagt en del store kemiske fabrikker. Denne linie gik netop forbi Wittibreit, og Andreas Aigner fik den strålende ide at anlægge en privat banegård her. Han købte en landejendom, hvor sporene skulle lægges og byggede en efter datidens forhold ret statelig banegård på stedet – så mente han at være i god tid. Foruden selve banegården byggede han også en banegårdsrestaurant med hotelværelser. Den havde 16 værelser, der imidlertid i dag er bolig for fem familier.

Dette projekt var Andreas Aigners største regnefejl. Da banegårdsbyggeriet var færdigt i 1876, var der ikke skygge af jernbanelinie eller tog i sigte. Udfra det gamle ordsprog: »Spot og Skade følges ad«, blev Aigner naturligvis til almindelig grin. Han lod imidlertid bygmesteren, der ikke var så særlig fortrolig med sit sprogs bogstavering og grammatik, sætte en inskription på banegårdsbygningen: Ein jeder Baut wis im geffelt. Das Nimand komt der für in bezahlt. 1876.

Forøvrigt var det alligevel næsten lykkedes Andreas Aigner at få sin jernbane til banegården. I 1908 besluttede den bayerske regering at lægge en banelinie over Wittibreit, men den første verdenskrig satte en gang for alle en stopper for dette projekt. Men Andreas Aigner ærgrede sig ikke til døds af den grund. Han hyggede sig med sin kone i »banegården« og gik gennem 52 år på jagt i terrænet, hvor vildtet altså ikke blev fordrevet af larmende damp tog. Desuden levede han mere end godt af den private bankforretning, han drev på stedet. I 1925 døde »banegårdsejeren« i Wittibreit næsten 91 år gammel – men banegården findes som sagt stadig. Den er bevis på en klippefast tro på jernbanernes nødvendighed – en tro, som det kostede et antageligt beløb at holde fast på.

Jørgen Petersen.

Fart i Frankrig

De franske statsbaner – S.N.C.F. – transporterer dagligt sine passagerer mere end 100.000 km med en gennemsnitsfart på over 100 km i timen på de længere strækninger. Blandt sine mange langdistance-forbindelser tæller de franske baner et antal meget hurtige eksprestog. Blandt disse er vel nok MISTRALLEN mellem Nice og Paris det mest kendte. Det kører fra Paris til Nice på 10 timer og 19 minutter. Strækningen fra Paris til Marseille køres med en gennemsnitsfart på godt 120 km i timen.

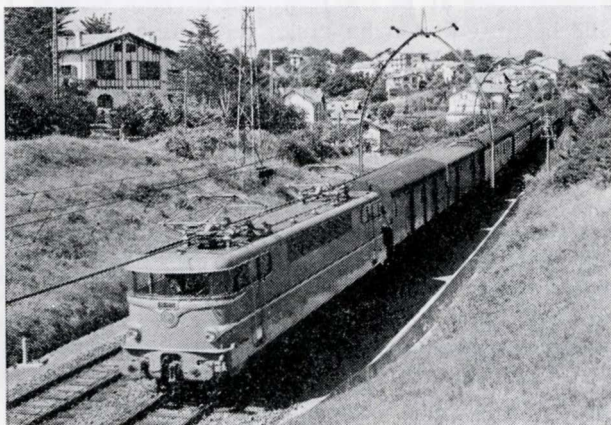
Mistralen er sammensat af 1. klasses rustfri vagnoner, hvoraf en er udstyret med bar, en pullmavn og to spisevogne. Alle vognene er luftkonditionerede og har yderligere klimaanlæg, der indstilles til årstiderne. Det er særdeles effektivt, idet det forsyner hver vogn med 3.500 kubikmeter luft i timen og giver samtidig en passende fugtighedsgrad. Vinduerne har dobbelt-glas og kan ikke åbnes, således at temperaturen altid er behagelig og ensartet.

På samme strækning kører toget L'AQUILON, der er en hurtig aftenforbindelse mellem Paris og Lyon.

En anden hurtig forbindelse fra nord til syd er SUD-EXPRESS mellem Paris og Hendaye med en gennemsnitsfart på 117 km/t. Det kører fra Paris til Bordeaux uden stop – det er iøvrigt den længste strækning i Europa, hvor et planmæssigt tog ikke holder. På strækningen Paris–Bordeaux kører endvidere efterforbindelsen DRAPEAU med en gennemsnitsfart på 114 km/t. Den elektrificerede linie mellem Paris og Lille tilbagelægges med en gennemsnitsfart på 119 km/t, og toget er foruden den almindelige komfort også udstyret med telefonforbindelse til landets almindelige telefonnet.

Disse hurtige luksustog benyttes i særdeleshed af forretningsfolk, der vil spare tid ved at rejse på tider, hvor det er mest bekvemt for dem. F.eks. kører toget fra Paris til Lille i frokosttiden mellem kl. 12 og 14, og de fleste andre tilbagelægger strækninger på 5–600 km fra kl. 18,30 til midnat.

Også mange turister foretrækker de hurtige natforbindelser, men det skyldes vel nok mere behageligheden end den hurtige forbindelse. Disse nattog har foruden almindelige sovevogne også et antal vogne med liggepladser – de såkaldte couchettes.



Det BLÅ TOG mellem Paris og den franske riviera fører udelukkende sovevogne medens PARIS–COTE d'AZUR-toget har liggevogne til både 1. og 2. kl. På de ikke elektrificerede strækninger benytter S.N.C.F. kraftige diesellokomotiver, der kaldes »Rames a Grand Parccours«. Foruden deres fart og komfort er disse tog også støjdæmpede og udstyret med moderne dekorationer og indstillelige sæder. Det gælder i endnu højere grad de intereuropæiske tog TEE (Trans-Europ-Express).

Alle disse eksempler viser tydeligt S.N.C.F.s politik på de lange strækninger – man forener stor hastighed med de mest tidssvarende former for behagelighed vel vidende, at konkurrencen fra andre befordringsmidler er stadigt stigende.

S. J.'s bladkampagne

For to år siden startede de svenske statsbaner en kampagne med henblik på firmarejser over hele landet, og der blev udgivet brochurer til støtte for denne aktion. Den blev fulgt op af ca. 4.000 kunde-besøg i Stockholm, Gøteborg og Malmø under devisen: Alt taler for at benytte toget til forretnings- og funktionærrejser.

Man kunne notere et godt udbytte af kampagnen og af den direkte kontakt med mange mennesker. Formålet var at optage konkurrencen med biler og fly og overbevise folk om, at de med jernbanernes større komfort og billigere befordring ville have glæde og gavn af at benytte tog.

Kampagnen vil nu blive fortsat på bred basis, man vil have betydeligt flere mennesker i tale, og dette sker gennem en omfattende annoncering, som Sveriges statsbaner har planlagt i dagspressen og ugebladene. Den beregnede læsekreds er på omkring 5 millioner mennesker eller en dækning på 86 pct., har man opgjort den til.

I begyndelsen af januar måned starter jernbanernes bladkampagne, som tager sigte på at få folk til at rejse i deres ferie og fritid. Man vil for det første sætte ind på at fastslå, at toget er et moderne og effektivt befordringsmiddel, som alle har råd til at benytte, og dernæst vil statsbanerne vise den betydeligt større komfort, man nu kan byde det rejsende publikum på anden klasse, herunder sovevognenes komfort, den service, man yder i restaurantvogne, og endelig sikkerheden på banerne.

De nyeste svenske personvogne byder på anden klasse så komfortable forhold, at man let forveksler disse vogne med første klasses. Det er de ting, man vil slå fast i annoncerier i svenske aviser, bl.a. med en serie billeder, optaget af en kendt og dygtig fotograf. Der bliver endog tale om fotografier i farver. Man er indstillet på, at der må gøres noget effektivt i konkurrencen om befordringsmidlerne, og på linje med andre store foretagender går Sveriges statsbaner nu ind i en annoncekampagne for at popularisere rejselivet ad skinnevejen. Der skal være afsat et betydeligt beløb til formålet, og man regner med, at pengene kommer ind igen i den følgende ferie- og rejsesæson.

Samarbejdsudvalgene

På 1. distrikts samarbejdsudvalgsmøde forelagde formanden distriktschef A. Kristensen, statsbanernes driftsresultat for finansåret 1961/62 samt for drifts- og trafikpræstationerne i distriktet.

Driftsindtægterne var påvirket af takstforhøjelserne 1/7 1961, 1/1 1962 og 15/1 1962.

Antallet af læssede godsvogne var faldet, mens vor andel af godstrafik til og fra udlandet var steget.

Om overfarterne oplyste formanden, at for vore indenlandske ruter var der opstået en alvorlig konkurrence til hurtigruten, men formanden kunne ikke på nuværende tidspunkt med tal belyse udviklingen.

Formanden pegede endvidere på, at den kommende sommertrafik forventelig vil blive afviklet med »Fugleflugtslinien« i drift med alle de mange fordele, dette indebærer.

Formanden oplyste, at der foregår en ret omfattende fornyelse af godsvognsparken med en betydelig forøgelse af de enkelte vognes lastevne og rumfang, og det ville derfor ikke være ubeskedent at forvente, at dette forhold ville påvirke vognenes lastmæssige udnyttelse.

Et andet forhold, der ikke kan undgå at påvirke vor økonomi, er den omfattende tombefordring af godsvogne ikke mindst på overfarterne. Forholdet er særligt belastende, når der som i forbindelse med Sverige foregår et omfattende tomløb i begge retninger.

I den forbindelse erindrede formanden om, at generaldirektoratet i Medd. 271 af 20/6 d.å. har henledt opmærksomheden på betydningen af at skaffe last til disse vogne.

Anlægsarbejder.

Siden sidste samarbejdsudvalgsmøde er der indført meget strenge byggerestriktioner, hvorefter der skal igangsætningstilladelse til arbejder, der koster mere end 5000 kr., og disse igangsætningstilladelser er meget vanskelige at opnå.

Endvidere har statsbanerne måttet nedskære sine anlægsbevillinger for i år kraftigt. Det kan ikke undgås, at disse forhold påvirker omfanget og tempoet for de arbejder, som udføres ved distriktets foranstaltning.

Nogle arbejder tåler dog ikke udsættelse bl.a. arbejdet med Fugleflugtslinien.

I Rødby Færge er sporlægningen stort set færdig, kun enkelte mindre sporstykker mangler, færgelejerne er ligeledes færdig, og bygningsarbejderne går efter programmet.

Pladslæsningsanlægget på Nørrebro er et af de arbejder, der er ramt af bevillingsnedskæringen. Arbejdet bliver næppe genoptaget før til næste år.

På Nørrebro og i Vigerslev er der ved at blive udlagt industriarealer på tidligere kolonihaveområder. Der udføres kloak- og vejanlæg og føres spor frem til arealerne, der herefter udlejes med spor til virksomheder, som har behov for jernbanetransporter.

Helgoland Mdt. Når de nye lyntog leveres til næste forår, er sporpladsen ved Helgoland maskindepot ikke tilstrækkelig. Distriktet har derfor udarbejdet forslag til en udvidelse af sporantallet vest for remisen.

Der er de sidste par år tilvejebragt en del nye private sidespor i distriktet, og der er endvidere forhandlinger igang om et større sidesporanlæg på Københavns Grøntorv, om et nyt sidespor for Rockwool i Hedehusene og en udvidelse af sidesporanlægget for Bohnsteds-Petersen i Hillerød.

Overtrafikinspektøren meddelte, at distriktet er igang med udarbejdelsen af den køreplan, der skal træde i kraft den 25/5 1963, og som vil blive præget af ibrugtagning af Fugleflugtslinien, de nye lyntog og elektrificeringen af strækningen Glostrup-Tåstrup.

Resultatet af arbejdet med persontrafikerhvervelse ligger på nuværende tidspunkt omtrent som i fjor.

Personaleforhold.

Tilgangsarbejdet havde ikke været »dyrket« i sommermånederne, der erfaringsmæssigt intet giver, men er nu genoptaget med annoncering.

Der var antaget 32 stationsarbejdere siden sidste møde.

Thisgaard Thomsen.

Et trist budskab

Det gør altid ondt, når budskabet kommer om en kollegas død, og dobbelt ondt, om en mand i hans bedste alder.

Søndag den 16. december døde Helmuth Svendsen pludselig uden forudgående sygdom kun 48 år gammel, og vi, der havde nær tilknytning til ham, kan næppe forstå, at han ikke skal færdes blandt os mere.

I ordets bedste betydning var Helmuth en god kammerat, og det er vel egentlig det bedste minde, en mand kan efterlade sig.

Helmuth kunne lide en diskussion, og han havde sine meningers mod, men hans åbne sind og noble form gjorde, at man altid fik respekt for hans synspunkter og opfattelse af tingene.

Hjælpsom var han også af natur, og Dansk Lokomotivmands Forening, som han omfattede med stor interesse, er ham tak skyldig for den indsats, han ydede ved vore kongresser. Med indgående kendskab til det tyske sprog var han en udmærket tolk for vore tysktalende gæster.

Danske Statsbaner har mistet en god medarbejder ved Svendsens død, og de kolleger der hos ham fik vejledning i betjening af vore MX-lokomotiver, vil altid erindre ham som en mand, der med stor flid og interesse løste denne opgave.

Vor medfølelse går til hans hustru, børn og nærmeste familie, for hvem savnet er størst, og vi kan kun håbe, at gode minder vil dulme sorgen.

Helmuth Svendsen er ikke mere, og lokomotivmændene vil i taknemmelig erindring ære hans minde.

S. S.

Kritisk gennemgang

I dagbladenes motorrubrikker ser man, at de nye bilmodeller prøvekøres og anmeldes af dagbladenes medarbejdere med hensyn til køreegenskaber og kørestilling. I det følgende skal jeg prøve at foretage en lignende betragtning angående nogle af de motorkøretøjer, som lokomotivpersonalet dagligt er nødt til at tilbringe et betragteligt antal timer i.

Der er i tidens løb sagt og skrevet en del om MO-vognenes førerrum og stolene deri, og vel er vognene af ældre dato, men det har dog vist sig, at der selv på sådanne kan foretages ændringer, som gør arbejdsforholdene bedre, uden det derfor kan siges, at det nærmer sig det ideelle, hvad der vel også må anses for en umulighed.

Denne ændring, som man har foretaget, har i hvert fald givet plads til førerens ben, hvad enten de er lange eller korte, men dødmandspedalen er stadig anbragt uden hensyn til menneskets anatomi. Som bekendt er homo sapiens forsynet med eet ben på hver side af kroppen og ikke et enkelt midt for, hvad man skulle tro er uopdaget af dem, der har anbragt pedalen midt under pulten. Umiddelbart synes det ikke at have nogen betydning, men efter nogle timers forløb kan man mærke i benene, at de skal indtage en stilling, der afviger fra det normale. Derudover synes man at have anbragt radiatoren på et lidt ubehageligt sted, idet varmen derfra strømmer som en hedebløge op mod føreren, og ligesom de engelske kaminer efterlader ryggen kold. Ofte ser man, at kontrollamperne er mere eller mindre fyldt med papir for at dæmpe deres generende lys under natkørsel. Der kunne dog let rådes bod på denne gene ved at forsyne samme lampe med en hætte magen til den, man har på MY, MX og MT, hvad der ville blive hilst med glæde af alle. Ideen med at anbringe en betjeningsknap for stilling $\frac{1}{2}$ er udmærket, men desværre er den blevet sat således, at det er vanskeligt at se ud ad vinduet og samtidig få fingeren på knappen uden at indtage en komplet forvreden stilling, hvortil kommer, at fjederen er så stram, at det volder ligefrem pine i fingeren under længere baglæns kørsel. Støjen er et problem for sig, men må vel anses for at være umulig at nedbringe på det værende grundlag. Lidt ros skal der vel også være blandt de kritiske ord. De nye stole må man anse for at være det bedste, man endnu har haft på disse køretøjer. De kan jo ikke gøre for, at pladsen er kneben.

For at gå frem i kronologisk orden, må det næste vel blive Ardelt- og Frichs-Ardelt rangertraktor.

Disse vil det vist være bedst at forbigå i fuldkommen tavshed, da der ikke, set fra lokomotivmændenes side, kan siges mange pæne ord om dem, stive og larmende som de er. Men lad os dog se lidt på deres positive sider først. Den tyske Ardelt især er et lille rapt køretøj, der overkommer en masse arbejde, mere end man kan drømme om at kunne opnå med den maskinkraft, der er til rådighed. Den er altid villig til start og hurtigt igangsætning frem-

mer arbejdet med den. Desværre er den en ubehagelig kold fyr om vinteren og har en lyd, som om der ikke er en bolt, der sidder fast. – Motorlarmen er øredøvende, og det må betvivles, at dens indvirken på hørelsen er gavnlige. Den pladetallerken, man har at sidde på, gør det faktisk umuligt at sidde og kørestillingen er sådan, at den iøvrigt er ganske overflødig, selv om man alligevel gør forsøget. Absolut et køretøj man er mest glad for, når man sætter den i hus og stopper motoren.

Frichs-Ardelt traktor ligner den ikke meget, men er ikke derfor stort bedre, bortset fra at støjen er knap så fremherskende og vinteren knap så streng. Til gengæld kan man hverken stå eller sidde.

Vil man sidde (også her på en pladetallerken) er det så viseligt indrettet, at man ikke kan få hovedet ud af vinduet uden at vride ryg og nakke på en måde, der ikke kan beskrives, men som ville få en fysiurg til at få kuldegysninger. Prøver man derefter at stå, opdager man, at den varmekasse, der er anbragt til fødderne, nøjagtig passer til det ene ben, mens det andet skal anbringes på gulvet, hvad der naturligvis forårsager en overvældende belastning af det højre ben, der står strakt uafbrudt. Alt i alt er den også rarest at være fri for.

Det må siges, at Frichs har været mere heldig med MT, stadig set med lokomotivmandsøjne. Den har en behagelig gang på sporet og selv dårlige spor har ikke megen indflydelse derpå. Udsynet er glimrende og støjen dæmpet, så den ikke generer. Den er storartet til rangering, og hvis belastningen ikke er for stor, også på strækningen. Men intet er jo fuldkomment, og der skal da også lyde lidt kritik. Her har vi et tilfælde, hvor der af noget godt er kommet et lidt mislykket resultat, nemlig stolen. For den, der har lange ben, går det måske, men flertallets ben er desværre af en sådan længde, at forkanten på sædet, der er forsynet med en i en vulst indsyet snor, skærer sådan i lårene, der på grund af stolens højde bærer det meste af legemsvægten, at blodomløbet i benene hæmmes og giver anledning til smerter i benene. Hvis man kunne tænke at ville runde forkanten af, samt hæve fodvarmeren med dødmandspedalen ca. 10–15 cm, ville man kunne fjerne trykket på lårene og komme til at sidde på det parti, som naturen har lavet til samme brug.

Hvorfor man har anbragt signalkiverne oppe i huset er et uopklaret spørgsmål. Der er de nærmest i vejen. Da det ikke er der, de skal bruges, kunne de jo anbringes i holdere på indersiden af endedørene i kølekammer og ved styreventilerne. Ildslukkerne må også siges at være i vejen, idet de forhindrer, at stolen i B-siden kan svinges tilbage, således at man under rangering kan komme til at stå op og strække de forpinte ben. Mon ikke man kunne finde plads til disse ildslukkere inden for døren i generatorrummet? Det er jo mest sandsynligt, at de skal bruges udenfor førerrummet, og da man har ombyttet de gamle ildslukkere med pulversslukkere, behøver de jo ikke at opbevares frostfrit. På disse maskiner træffer man igen en knap som den, der er omtalt under MO-vognene, nemlig dødmandsknappen. Den bliver næppe brugt af nogen, da fjederen også her er så stram, at der skal et tryk til at holde den, der

er for stort for en normal finger. Endelig kunne der tiltrænges en trækfri ventilator, der især er påkrævet under strækningskørsel, samt et regnfang over det skrå sidevindue, der vel er udmærket, men som i kraftig regn forårsager, at gulvet driver af vand, til skade for både gulvbelægning og fodtøj.

MH, der i det ydre vel ligner MT, er dog noget forskellig derfra. Gangen er ikke så behagelig og noget knagende især på dårlige spor, hvoraf der må formodes at være en del på mange rangerpladser. Starten er let og betjeningen ligeså. Støjen er også her nedbragt til det næsten betragtelige og ligeså er udsynet godt. Men også dette køretøj har visse »skønhedsfejl«, som det kunne være rart at få rettet. Den værste er næsten, at man ikke kan undgå at brænde sig på radiatorerne, når man skal læne sig ud af vinduerne. En passende afskærmning var ønskelig, ligesom der mangler plads til knæene under manøvrebordet.

En trækfri ventilation, som findes her, savner man på MT, men også her ville et regnfang over skydevinduet gøre gavn. At reserveringen er lidt sendrægtig kan der jo ikke ændres ved, men det er lidt af et irritationsmoment. Trods det må man indrømme, at rangering med MH er en betydelig fremgang i forhold til rangering med damploko, hvis afgang næppe begrædes af andre en romantikere.

Desværre er jeg et tilbagestående individ, hvis kendskab til MY og MX indskrænker sig til det uventede, men det kunne jo tænkes, at en eller anden ville delagtiggøre andre i deres syn på disse »bryggerheste«. Hm!

»R«



Tak

Til alle som har vist opmærksomhed og deltagelse ved min mands, lokomotivfører H. W. Svendsen, død og bisættelse bringes en dybfølt tak. En særlig tak til lokomotivfører Poul Busk for de smukke ord ved bisættelsen.

Bessie Svendsen.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. Mikkelsen,
lokomotivfører, Struer.

Generalforsamling

DLF Odense afdeling afholder ordinær generalforsamling søndag den 20. januar 1963 kl. 10.00 på Fyens Forsamlingshus, Kongensgade, Odense.

Dagsorden ifølge opslag på maskindepotet.

Ved den efterfølgende sammenkomst indbydes afdelingens pensionister på lige fod med afdelingens medlemmer med et tilskud fra afdelingen til kold bord eller middag.

Bestyrelsen.

Indbinding af DLT

Prisen på indbinding af DLT bliver 15 kr. Argangen skal indsendes til bladets redaktion snarest.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning, ifølge opslag pr. 1-1-1963.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- F. Kirk, Struer, i Struer.
- H. B. Christiansen, Kalundborg, i Kalundborg.
- E. T. D. Paulsen, Ålborg, i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning, ifølge opslag pr. 1-2-1963.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- H. T. Larsen, Ålborg, i Fredericia.
- K. D. Christensen, Århus, i Fredericia.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-1-63.

Lokomotivfører (15. lkl.):

- H. Ørnstrøm, Padborg, til Århus.

Forfremmelse til lokomotivfører (12. lkl.) pr. 1-1-1963.

Elektroførerne:

- P. Nielsen (Kohberg), Enghave, i København Gb.
- T. E. Raff, Enghave, i København Gb.
- W. C. Thomsen, Enghave, i København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

- P. E. Hansen, Nyborg, i København Gb.
- J. F. Langebeck, Roskilde, i København Gb.
- L. Jensen (Havnbjerg), Korsør, i Slagelse.
- E. J. Jørgensen, Fredericia, i København Gb.
- T. V. Sørensen, Fredericia, i København Gb.
- A. K. Johansen, Nyborg, i København Gb.
- J. Kristiansen, København Gb., i København Gb.
- B. Jessen, Nyborg, i København Gb.
- M. M. Thorsen, Fredericia, i København Gb.
- B. S. Kristensen, Struer, i København Gb.
- B. Christoffersen, København Gb., i København Gb.
- E. B. Nielsen, Fredericia, i Helsingør.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-1-1963.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- D. Kiis, Esbjerg, til Ålborg.
- H. Christensen, Slagelse, til Århus.
- E. Elley, Næstved, til Århus.
- M. Lykkestrøm, København Gb., til Fredericia.
- V. F. Pedersen, Korsør, til Nyborg.
- R. W. Rasmussen, Fredericia, til Odense.
- F. J. Hansen, København Gb., til Odense.
- B. Klemmensen, København Gb., til Fredericia.
- E. B. Nielsen, Fredericia, til Randers.
- O. H. Petersen, København Gb., til Fredericia.
- J. C. Jensen, Fredericia, til Esbjerg.
- B. N. Sørensen, Fredericia, til Esbjerg.
- W. T. Jørgensen, København Gb., til Fredericia.
- Ove Nielsen, København Gb., til Fredericia.
- P. E. Rasmussen, Ålborg, til København Gb.
- V. D. Bach, Korsør, til Ålborg.
- K. E. Andersen, Nykøbing F., til Næstved.
- A. Skovgaard, København Gb. til Korsør.
- B. Lauritzen, København Gb., til Korsør.
- B. H. Rønnebech, Korsør, til Ålborg.
- C. J. Nielsen, København Gb., til Ålborg.
- H. Pedersen (Havn), København Gb., til Korsør.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-1-1963.

Lokomotivfyrbøder:

H. Andersen, Korsør, til Fredericia.

Trådt uden for nummer efter ansøgning
fra 1-1-1963 til 31-5-1963.

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. Hansen (Aaby), København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-12-1962.

V. Jensen, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-1-1963.

G. H. N. Jensen, København Gb.

H. L. Johnsen, København Gb.

K. H. Kastberg, København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

J. E. Christensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-1963).

F. V. Jensen, Slagelse, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-4-1963).

†

Lokomotivfører (15. lkl.) H. W. Svendsen, København Gb., født d. 13. oktober 1914, er afgået ved døden d. 16/12 1962.

Lokomotivfører (12. lkl.) A. J. Elmeskov, Ålborg, født d. 22. november 1917, er afgået ved døden d. 20/12 1962.

Pensioneret lokomotivfører C. M. Thomasen, Syrenvej 6, Hasseri pr. Ålborg, født den 10/8-1891, er afgået ved døden den 13/3-62.

Pensioneret lokomotivfører A. M. Mikkelsen, Mathiasgade 35, Viborg, født den 16/8-1892, er afgået ved døden den 16/4-62.

Pensioneret lokomotivfører V. J. Madsen, Svandamsgade 33, Nyborg, født den 28/8-1896, er afgået ved døden den 17/4-62.

Pensioneret lokomotivfører F. L. Frederiksen, Thureby Alle 46, Hvidovre, født den 17/1-1881, er afgået ved døden den 27/4-62.

Pensioneret lokomotivfører J. L. Larsen, Martinus Rasmussensgade 13, Nyborg, født den 1/6-1891, er afgået ved døden den 14/5-62.

Pensioneret lokomotivfører S. Rasmussen, Eugen Warmingsvej 5, Århus, født den 4/4-1879, er afgået ved døden den 19/7-62.

Pensioneret lokomotivfører H. P. Klingsten, Østergade 60, Esbjerg, født den 19/7-1890, er afgået ved døden den 8/11-62.

Pensioneret lokomotivfører Holger Søgaard, Lundingsgade 22, 2., Århus, født den 1/9-1887, er afgået ved døden den 14/11-62.

Pensioneret lokomotivfører Jørgen Andersen, »Vinie«, Fredericiavej 16, Helsingør, født d. 24. juni 1868, er død d. 6/12 1962.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som medlem af DLF:

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

H. E. M. Madsen	Kø.	1/1-62
Jørgen Hansen	Kø.	1/1-62
B. Skott	Gb.	1/4-62
O. Nylander	Gb.	1/4-62
T. Møller Pedersen	Gb.	1/5-62
H. T. Hansen	Gb.	1/5-62
E. Steen Pedersen	Gb.	1/5-62
J. C. Jensen	Gb.	1/6-62
W. B. Østergaard	Gb.	1/6-62
E. H. Møller Nielsen	Gb.	1/6-62
P. H. Drejer Jacobsen	Gb.	1/7-62
Kaj Hansen	Gb.	1/5-62
J. M. Hhorsager	Gb.	1/1-63
J. D. Schmidt	Gb.	1/1-63
S. Højgård Nielsen	Gb.	1/1-63
V. Jensen	Gb.	1/1-63

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-11-62.

Pensioneret lokomotivfører E. A. Clemmensen, Emdrupvej 14, 2. th., København Ø.

Byttelejlighed Ålborg-København

Haves: Moderne 2 værelses lejlighed i Ålborg med centralvarme, bad og spisekøkken. Indskud kr. 775,00, husleje kr. 182,00 med varme. Beliggenhed ca. 10 minutter fra centrum.

Ønskes: Tilsvarende eller større lejlighed i København, om muligt Frederiksberg.

Politibetjent Finn T. Iversen, Frederiksberg politistation, Howitzvej 30, F.

Statsbanepersonalets Sygekasse

På fortegnelsen af september 1961 over »Københavnske jernbanelægers og specialisters konsultation« bedes følgende forandringer noteret:

5 B lægedistrikt: De for jernbanelæge J. A. Simonsen anførte oplysninger udgår fra 1/10-62 og erstattes med:

Navn: Thyge Jacobsen.

Bopæl: Tværvangen 1, 2., Brh.

Tlf.: Bella 1966.

Konsultationstid hverdage: kl. 9-10½, onsdag dog kl. 17-19. Lørdag ingen konsultation.

9 A lægedistrikt: Jernbanelæge E. Torp-Pedersen.

Konsultationstiderne er fra 1/7 d.å.: kl. 11½-13, onsdag dog kl. 17-19, lørdag ingen konsultation.

11. lægedistrikt: Jernbanelæge O. Simony tilføjes: lørdag ingen konsultation.

13 A lægedistrikt: Jernbanelæge J. F. Ellum, konsultationstiden om onsdagen ændres til kl. 17-18.

Specialister i øjensygdomme.

Overlæge P. M. Møller samt de for ham anførte oplysninger om bopæl, tlf.nr. og konsultationstider udgår fra 1/10-62 og i stedet tilføjes:

Overlæge Steffen Lund, Havnegade 15, telefon C. 1446.

Konsultationstid kl. 13½-15, torsdag tillige kl. 15-17½, lørdag ingen konsultation.

NYBORG

Vor bager i Nyborg **A. G. Knudsen**
Knudshovedvej 15 - Nyborg - Telefon 180

Alt i 1. kl. brød og kager - bestillinger modtages

Den fornuftige husmoder gør sine indkøb i **PRIMA**
Kongegade 20 - Nyborg - Telefon 184
Spar og køb i PRIMA

Kongegades Tobaksforretning v/ Gunnar Henriksen

*Alle mærker i cigarer - cigaretter - tobak - stort udvalg i piber - pibeservice
Alt i 1. kl. vine og spirituosa føres*

Kongegade 31 - Nyborg - Telefon 435

E. A. MEJDAL

Kolonial - konserves - vine - tobak - ekstrafin kaffe
Wilsonsgade 1 - Nyborg - Telefon 605

Køb møbler, tæpper, udstyr hvor udvalget er størst

O. Tipsmark & Søn's Møbelmagasin

Nørregade 27 - Nyborg - Telefon 317

Dyrehavens Kiosk

v. Vagn Poulsen

Dyrehavevej 2 - Telf. 1176

Alt i dag- og ugeblade. Tidsskrifter
m.m. Tobak, konfekturer, tipstjeneste

Royal Konditoriet

v. K. H. Hansen

Kongegade 22, Nyborg. Telf. 149

*Alt i det bedste bagværk
Kun bedste råvarer anvendes*

Windsor Nørregade 20
Telf. 1811

Herre- og Drengeskiverier

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Nyborg Ligkistemagasin

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

N. URBAN SØRENSEN SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

HORSENS

Landbosparekassen

Rædersgade 5 - Horsens
Telefon 21222

Åben kl. 9,30-12,30 og 14-16

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Drøehus. Ingen Butikeleje - derfor billigste Priser.

VOJENS

HANS LEHRSKOV ★ Maskin-olie . Tekn. artikler

Alt i farver, tapet, linoleum, rullegardiner

Østergade 16 . Vojens . Telefon 41201

Køb Deres møbler og tæpper, hvor udvalget er størst

CHR. SCHØNNING's boligmontering

VOJENS . TELEFON 41406

RANDERS

Randers Byggematerialer

TLF. * 5800

HULTEN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne

KLOSTERVEJ 40 - RANDERS - TLF. 3725

Chr. Rasmussen's Møbeletablissement 1/2

VESTERGADE 14 - RANDERS - TLF 685 (flere linier)

SØNDERBORG

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

K. P. Maletzki

Bageri - Conditori - Cafe

Bestilling modtages paa alt bagværk
Dybbølgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

Skandinavisk KAFFE

Sønderborg

EHLERS KAFFE

Perlegade 70 - Sønderborg

Telefon 21157

Drøjhed

Fylde

Smag

JØRGEN HANSEN . Slagtermester

Ringgade 77, Sønderborg . Telf. 24321

Alt i 1. kl. kød, flæsk, pålæg, dybfrost -
og så har vi den bedste spegepølse, der kan laves

VIBORG

KONDI TORIET EMIL PETERSEN

VIBORG TLF. 203-1572

vi serverer god kaffe og kager
prøv vort lækre wienerbrød og fødselsdagskringle
tag brød med hjem

Spis mere fisk - det er sundt

N. P. GABRIELSEN

Alt i årstidens fisk og fiskekonserves

Ll. Sct. Hansgade 6. Viborg

Telf. 1948

VEJLE

Flere og flere kører ind til

UNO-X Benzin i særklasse

Vestre Engvej, Vejle . Telf. 2744

Salon »Ulla«

v/ Ulla Tiedemann

Merkurvej 2, Vejle . Telf. 5583

Moderne hårpleje -
individuel klipning og frisering



ORDENSHUSET

K. C. Danielsen

Vedelsgade 36 - Vejle - Telf. 1087

Frisk wienerbrød til eftermiddagskaffen

LIGE FRA OVNEHVER DAG KLOKKEN 14.30

TOFT's Bageri

Gulkrog 33 - Vejle - Telefon 433

JESPER HOLK & CO

Tobakker - Vine - Rygeartikler

STORT UDVALG

Dæmningen 34

Vejle 1088

Flere og flere går i



Nørregade 35 - Vejle - Telefon 318

BERTEL NIELSEN & HAAHR

Aktieselskab

NORDKAJEN - VEJLE - TLF. *3468

KUL - KOKS - BRIKETER

Forhandling af Caltex olier

TURISTKIOSKEN

v/ Erik Knudsen

Alle dag- og ugeblade - Telegrammer - Skriveartikler

Byens største udvalg i udenlandske aviser og tidsskrifter - Husk den lille lommebog

Dæmningen 34 - Vejle - Telefon 780

VOR BAGER I VEJLE!

KURT VIND NIELSEN

Havnegade 13, Vejle . Telf. 2158

Vi anvender
kun 1. classes
råvarer

ESBJERG



Salon »Chanet«

v/ J. H. Olesen

moderne hårpleje
individuel klipning
frisering-permanent

Nygårdsvej 47, Esbjerg
Telf. 26831

FREDERICIA

Kig ind, når De går forbi —

Krone Materialhandelen
v/ Daugaard Pedersen

Danmarksgade 27, Fredericia . Telf. 687

SANDERS BAGERI

Alt i 1. kl. bagværk - vi anvender kun
de bedste råvarer -

Bestillinger modtages

Devantiersvej 1 - Fredericia - Telefon 3565

Symaskiner, barnevogne, knallerter, cykler, globus
og P. M. K. barnevogne, Husqvarna symaskiner og
Triton cykler

- Vi sælger på konto på fine betingelser -

Fredericia Cykellager, Gothersgade 42 - Tlf. 1243

Bolette

Bolettes familiekonto
er mere værd end rede penge

Axeltorv - Fredericia - Telefon 2238

MØBELFIRMAET

Gunnar Jensen

Vendersgade 35 - Telf. 575 - Fredericia

Moderne møbler for alle hjem - Gerne konto

... altid hos SPETZLER

URMAGER
GULDSMED
OPTIKER

Telefon 280 - Fredericia - Giro 42533

Køb Deres frugt og grønt hos

HOUSTRUP's Eftf.

Jyllandsgade 16 - Fredericia - Telefon 367

Køb kaffen direkte i Kafferisteriet

v/ Arne Pedersen

Prinsessegade 51 - Fredericia - Telefon 911

Vor kaffe i kanden er bedre end nogen anden

Erik Eriksen - blikkenslagermester

Alt i blikkenslagerarbejde, skiferdækning og centralvarmeanlæg
udføres. Tilbud gives gerne.

Bjerggade 53, Fredericia - Telefon 3805

DANA KIOSKEN

v/ H. K. Christensen

Alle dag- og ugeblade - Tidsskrifter

Danmarksgade 68 - Fredericia - Telefon 82

Tipsforhandler

Valdemar Nielsen

Malermester

Skjoldborgvej 15, Fredericia. Telf. 438

Alt malerarbejde udføres. Reel og god betjening. Tilbud gives

Manufaktur Kontanten

v/ Svanberg Petersen

Alt i manufaktur-trikotage
Rimelige priser

Danmarksgade 52 - Fredericia
Telefon 321

TØNDER

VOR BAGER

v. Chr. Buch

Bageri - Conditori - Cafe

Vestergade 8 - Tønder - Tlf. 2 2114

ODENSE



Man spiser og bor godt på
Hotel Hans Tausen . Odense
ALTID ET BESØG VÆRD
Telefon 11 32 62

Villy Guldager

Vi har alt i årstidens frugt og grønt . 1. kl.s dybfrost og konserver føres
Sdr. Boulevard 52, Odense. Telf. 12 9052

ODENSE TAXA

Telefon
13 22 13
kører også gerne for Dem!

AABYHØJ

Aabyhøj ny Taxa
Tlf. 5 79 41

Holdeplads ved Torvet
VOGNUMAND EGON ERNST
Bragesvej 10, Aabyhøj, tlf. 5 79 41

HERNING

DÜRRS 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

Kør godt - kør økonomisk - kør med **UNO-X BENZIN**
Jensen & Martinussen
1. kl.s autoværksted
Odinsgade 17, Herning. Telf. 926

TOBAKSHUSET v. Poul W. Nielsen
Bredgade 48, Herning Tlf. 1664
Vi fører alt i gængse tobaksvarer - stort vinlager
kvalitetspiber - pibeservice
Alltid friske varer i automaten



Service Station

Johs. Nøhr
Fonnesbechsgade 16 . Herning . Tlf. 407
Benzin . Olie . Vask . Smøring

NAKSKOV

AGNES STAAL's EFTF.

v. Johanne Rasmussen
Kaffe - The - Cacao Hjemmelavet chokolader - Konfekturer
SØNDERGADE 1, NAKSKOV, TELF. 860

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsgenatur
og Understøttelsesforening af 1891**

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

VIBY J

DERES RADIO- OG TV-SPECIAL-FORRETNING!
Faglig salg og service

VIBY RADIO . GEORG SØRENSEN
Kongevej 19 . Viby J. . Telefon 41633

NÆSTVED

Kør godt og økonomisk

kør med UNO-X benzin og olie
UNO-X v/ Tage Saxe Svendsen
Ringstedgade 225 - Næstved - Telf. 72 44 55

HARRY HOLCK MALERMESTER

Kildebakken 7 - Næstved - Telf. 72 05 02

Kvalitetsmalerarbejde udføres

PFAFF Sydsjællands største symaskineforretning
v/ Sv. Christensen
»Balticagaarden« Axeltorv 5 - Næstved - Telf. 72 33 66

Vi forhandler også vaskemaskiner, køleskabe,
støvsugere m. m.



SYMASKINER til alle formål
STØVSUGER med formidabel sugeevne
SINGER Co. Symaskine Aktieselskab
v. K. Hansen
Kindhestegade 4, Næstved . Telf. 72 44 73

Sydsjællands Råstof Kompagni

Opkøb af gl. jern og metaller m. m.
Blegdammen 4, Næstved . Telf. 72 12 14

»Værtindens bedste natmad« RUGVÆNGETS KØDUDSALG

v. Børge Erichsen
Vi har alt i kød, flæsk, pålæg og salater. De går aldrig forgæves hos os
Rugvænget 7, Næstved . Telf. 72 31 67

Banegårdens blad- og tobakskiosk

Alle dag- og ugeblade . Lommeromaner
KØB DIT TOBAKSFORBRUG - DET ER SÅ NEMT
Banegårdskiosken - **NÆSTVED STATION**

Sygeplejeartikler . Babyartikler
BANDAGER . FODINDLÆG OG GUMMISTRØMPE

MATERIALISTEN Kjeld O. Madsen
i Dania, Ringstedgade 1a . Telf. Næstved 72 42 03



Lorentzen's damefrisørsalon

den moderne salon for den moderne dame
Vinhushgade 14, Næstved . Telf. 72 21 75

Næstved Kaffebrænderi

v. Tove Petersen
Stedet hvor man køber kaffe, the, biscuit og chokolader
Ringstedgade 2a, Næstved . Telf. 72 03 96

Salon »BIRGITTE«

Moderne salon for moderne damer
ALT I HÅRPLEJE - FORMSKÆRING - PERMANENT
Karrebækvej 30 - Næstved - Telf. 72 34 15



HADERSLEV

Vestergades Damesalon

v/ M. M. Michael
Vestergade 62 . Haderslev . Telefon 25125
Moderne hårpleje - Permanent - Individuel klipning og frisering

AARHUS

Alf Liideking
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF.35874

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
Haandskomager - Sko modtages til farvning
Spee.: Dame-luxusforaaling - TLF. 6 53 67

De skulle også prøve, hvor skånsomt og rent, vi vasker.

WASCATOR

Finsengade 63, Aarhus
Telefon 67336

Fin parkering . Vi henter og bringer

Specialforretning for gardiner og tæpper

Se vort pæne udvalg i forretningen.
Vi kommer også ud til DEM, så De
kan få netop de gardiner og tæpper,
der passer til DERES hjem.

QUALEN . DEKORATØR

Hi. af Odenseg. og Pontoppidansgade

Aarhus Chrom Teknik

V/ Knud Thiede

Rosenkrantzgade 1 - Aarhus C - Tlf. 26930

NYKØBING F.

»Valdemar«s Cafeteria

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

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

Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 8513 06

De førende mærker i cykler & knallerter

HEROLD'S KAFFE OG VINHANDEL

»Herold's kaffe i kanden - er bedre end nogen anden«

v. Torben Lejre Larsen

Joh. Fr. Schalburgs Vine

ØSTERGADE 9, NYKØBING F. TELF. 85 20 45

AAGE JOHANSEN

Matthiasens Eftf.

Østergade 23 - Nykøbing F. - Telefon (03) 85 02 14

Guld og Sølv

Eget værksted for gravering og reparationer

ARNE JØRGENSEN

FARVE og TAPETHANDEL

Slotsgade 95 - Nykøbing F. - Telf. 85 01 01

- mal og bevar - køb Deres malerverer og tapeter hos os

VEJEN

A/s Sydjydsk Damkultur

VEJEN

RISSKOV

VALD. NIELSEN

Kolonial . Vine . Cigarer

Ndr.Strand 122 . Riisskov

Telf. 7 7174

HORSENS

Vort kød, flæsk, pålæg

køber vi hos

K. LYKKE SØRENSENS EFTF.

v/ **HENRY HOLM**

Beringsgade 1, Horsens

Telefon 25897

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 Eftr.

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

Forlang Kalundborg Mejeri's

1. kl. mejeriprodukter

Slagelsevej 121, Telf. 159

Uds. Nørrealle 57, Telf. 1392

Skibbrogade 53, Telf. 732

Kordilgade 52, Telf. 235

Vo.e vogne kommer overalt i Byen

VARE-MESSEN
BUURNUSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg Folkeblad

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236

Leo Kæraa

v/ Lejf Andersen

exam. tandtekniker

Kordilgade 60, Kalundborg . Telf. 1035

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget.

Kalundborg

Fællesbageri

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Alltid friske Torske- og Rødspøttefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.