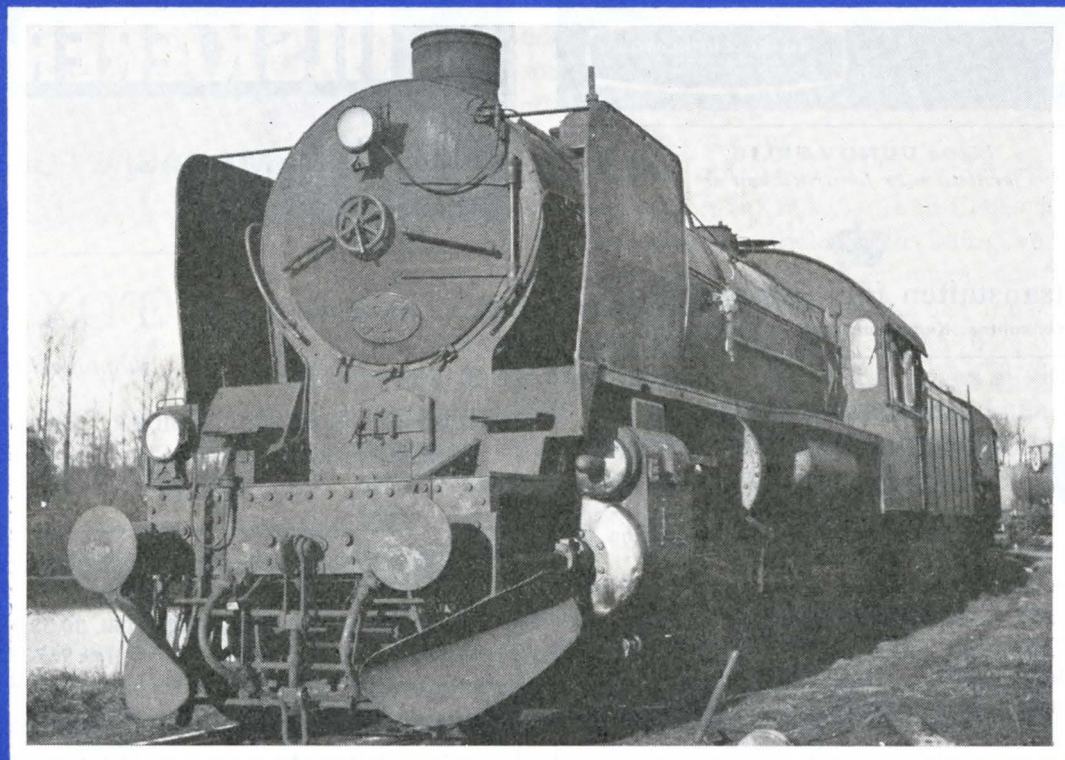


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 3 - 5. FEBRUAR - 63. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

VAPOR
DAMPGENERATORER

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

AGA

1/6 GASACCUMULATOR
HEROLD'S 220 3750
Løsnings Tlf. 34300 AALBORG Tlf. 34222 ODENSE Tlf. 11318

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4. København V



**PINDSTRUP MOSEBRUG
SAVVÆRK OG EMBALLAGEFABRIK**

v/ Johs. F. la Cour

Pindstrup

telefon 13

NYKØBING F.

»Valdemar«s Cafeteria

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

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

Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 851306

De førende mærker i cykler & knallerter

HEROLD'S KAFEE OG VINHANDEL

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

v. Torben Løjre Larsen

Joh. Fr. Schalburgs Vine

ØSTERGADE 9, NYKØBING F. TELF. 85 20 45

VEJEN

1/6 Sydjysk Damkultur

VEJEN

- man lægger mærke til ...

— godt tøj til fornuftige priser

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

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

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

HADERSLEV

Vestergades Damesalon

v/ M. M. Michael

Vestergade 62 . Haderslev . Telefon 25125

Moderne hårpleje - Permanent - Individuel klipning og frisering



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3 - 63. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1963



Indhold:

Økonomibetragtninger	35
Oms-kvaler i Tyskland	37
Er du et nøkkehoved	38
Disse nymodens køretøjer	39
DSB's regnskab	39
Januartanker	42
Under DLF	42
Personalialia	43
Medlemslisten	43

En svunden tid, ak ja!

Foto: 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:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Økonomibetragtninger

Medens tjenestemændene forhandler med finansministeren om skatters og afgifters fjernelse fra pristallet, giver stigningen i januarpristallet to dyrtidsportioner fra 1. april

Den økonomiske situation her i landet er undergået en alvorlig vending, idet valutabeholdningen, som vi tager som udtryk for, hvad vi har råd til, er faldet fra en relativ god størrelse til en beholdning helt ude af stand til at være stødpude i handelsforholdet over for udlandet. Som ingensinde har der været et meget stort importoverskud. Vor købelyst har været uhæmmet, og de hjemtagne varer har i stor udstrækning kunnet henregnes til de luksusbetonede grupper. Vi har kort sagt levet over evne, vi har brugt mere, end vi har haft råd til. Det kan vi måske gøre et enkelt år, uden der opstår meget store vanskeligheder, men bremses den udvikling imidlertid ikke, går det galt, og skrappe midler må til for at rette økonomien op. I al sin enkelthed gælder det for samfundshusholdningen, som det gælder vor egen. Derfor må der sættes tæring efter næring.

Der er imidlertid uens opfattelse af, hvem der stærkest må tage denne leveregel til sig; thi nok kan der findes almindelig forståelse for rigtigheden af den uheldige udvikling, vor økonomi er præget af, men hver især har man ideen om, at det fortrinsvis er en anden, som må bære hovedbyrden af den indskrænkning i pengeforbruget, som er nødvendig, og da man ikke på effektiv vis kan få den størst mulige del af befolkningen til af egen fri vilje at forstærke opsparingen for derigennem at kunne dirigere pengene til nyttige, produktionsøgende områder, må man politisk gennem finanspolitik tage brodden af befolkningens enorme købelyst. Og det er mere for Danmark end noget andet land opportunt at gøre en dyd af nødvendigheden, fattige som vi er på råstoffer.

Det økonomiske samordningsråd, som sidste år blev nedsat, og hvor de såkaldte »tre vise mænd« gør den økonomiske situation op, lægger ikke skjul på den trussel vor økonomi er udsat for. Og det er et spørgsmål, om man ganske kan tilsidesætte disse neutrale mænds saglige vurdering af forholdene.

På den baggrund og fællesmarkedstragedien er arbejdsmarkedets parter i fuld sving med overenskomstforhandlingen, den vanskeligste måske, eller i hvert fald en af de vanskeligste forhandlinger i vor tid. Parterne har ikke kunnet nå til et fælles grundlag for en samlet løsning af den lange række spørgsmål som indgår til behandling, og hele ansvaret for at finde en løsning er nu forligsmandens.

Midt i den lidet lystelige situation har vi da fået offentliggørelsen af det pristal, som er regulerende fra april i år. To dyrtidsportioner blev det til, og dermed pumpes omkring 600 millioner kroner ud i det samfund, som i øjeblikket skutter sig under indtrykket af det, der må komme for at få økonomien

Den første under jorden

Sveriges første jernbane kørte ikke over, men under jorden i gruberne ved Höganäs. Denne bane blev anlagt allerede i 1798 af en englænder ved navn John Strawford.

Betonsveller i massevis

Siden 1958 er der hvert år på Sveriges statsbaner blevet lagt ca. fem mill. betonsveller. Allerede i 1953 lagde man en prøvestrækning ved Nässjö, som var to kilometer lang og bestod af fire delstrækninger med forskellige typer sveller af forspændt beton. Man valgte en type, der er konstrueret af den senere afdøde svenske baneingeniør Tord Fogelberg. Et arbejdshold på 20 mand nedlægger 1800 m betonsveller om ugen.

Rangerbanegård i Luleå til 7 millioner kr.

LKAB - selskabet, der driver malmlejerne i Kiruna, vil i år have anvendt 50 mill. sv. kroner til nyanlæg i Luleå, bl.a. til kanaler, lager- og kajanlæg.

Sveriges statsbaner er med i billedet og tager 7 mill. kroner på sin kappe ved bygningen af en ny rangerbanegård i Luleå.

8.500 udlændinge ved vesttyske jernbaner

For tiden er ca. 8.500 udlændinge beskæftiget ved vesttyske forbundsbaner, hvor de deltager i sporarbejder og omladning af stykgods på de store godsbanegårde. Over 6.600 af de fremmede arbejdere er italienere, 1300 spaniere, 170 grækere, mens resten er fra Belgien, Holland, Marokko, Tyrkiet, Pakistan og Afghanistan. Størstedelen af de fremmede arbejdere bor i forbundsbanernes særlige boliger.

El-driften i Vesttyskland

For tiden er 4.500 km banestrækning taget under eldrift i Vesttyskland eller 14,6 pct. af det samlede skinnenet. Over 3.000 km strækninger skal endnu elektrificeres, og de 500 km, der er under arbejde, ventes at blive færdige i løbet af næste år.

under fast kontrol. Men samtidig med pristallets fremkomst gøres det os bekendt, at tjenestemændenes og lærernes repræsentanter har haft møde med landets finansminister, Poul Hansen. På foranledning af finansministeren er mødet kommet i stand, for at man kunne drøfte, hvordan såvel de direkte som indirekte skatter kan tages ud af pristallet ved dettes beregning.

Hermed har finansministeren imødekommet tjenestemandsoorganisationernes ønske om, at der ikke kan ændres ved disse pristalsforudsætninger nedlagt i tjenestemandsløven uden forudgående forhandling med organisationerne. Det kan ikke være ubekendt, at netop fjernelsen af skatterne ved pristalsberegningen var en af forudsætningerne for oms-forliget sidste år, og at man derfor kunne vente lovforslag til ændring af de paragrafer i tjenestemandsløven, der vedrørte tjenestemændenes lønregulering over pristallet. Det udvalg, folketinget havde nedsat, og som afgav betænkning over forslag til lov om almindelig omsætningsafgift, havde i denne betænkning en udtalelse fra flertallet, hvor det hed: »Der udregnes fra 1. april 1963 et særpristal, som hverken medtager skatter eller afgifter. De nærmere regler herom foreslås fastlagt ved en ændring af tjenestemandsløven«.

Der lodes ikke tvivl tilbage om, at man agtede at foretage ændringer i den tjenestemandsløve, som jo måtte være resultatet af forhandling mellem staten og dens tjenestemænd. Disse måtte derfor protestere, da man uden videre i forbindelse med et politisk forlig angreb en indgået overenskomst, som loven er, og forlange, at der blev optaget forhandlinger til imødegåelse af de eventuelle forringelser, der kunne blive i overenskomsten.

Det er dér tjenestemændenes og lærernes forhandlere står nu, men der blev ingen beslutninger truffet ved det indledende møde. I stedet nedsattes et udvalg bestående af formændene for de fire organisationssammenslutninger, Centralorganisation I og II, Statsemployéernes Samråd og Danmarks Lærerforening samt departementschef Ulrik Andersen, finansministeriet. Dette lille udvalg skal snarest finde et for tjenestemændene rimeligt grundlag for udtagelse af skatter og især afgifter (det vil sige indirekte skatter) af det lønregulerende pristal, idet man for så vidt intet særligt har imod at de direkte skatter tages ud. Der foreligger, når dette skrives, intet som kan give antydning af, hvilken formel udvalget kan finde frem til for at de påtænkte ændringer af det regulerende pristal ikke skal forringe det lønmæssigt aftalte gennem tjenestemandsløven.

Det bliver i relation til det først skrevne interessant at se, hvilken løsning man kommer til, men der skal ikke lades tvivl tilbage, det er en vanskelig opgave, udvalget er gået i lag med.

Det er meget slid, der skal lægges i dagens spørgsmål for at få løst den finansielle klemme landet er kommet i. Det er en sag, som har bud til enhver om at forstå nødvendigheden af indskrænkning i husholdningen, men når dette er sagt, skal det også siges, at det i høj grad må være nedskæring, hvor vilkårene er til stede, thi der findes store grupper der ikke af deres arbejdsfortjeneste har mulighed for belastning af de varegrupper, som i stærk grad har medført det lavineagtige fald i valutabeholdningen, som ej heller har været medvirkende til den hastige inflation i landet.

Også OMS-kvaler i Tyskland

En korrespondent skriver til os fra Lübeck:

Kære læser, om du ryger, drikker, spiser koteletter eller kører i bil eller med toget – lige meget hvad du foretager dig, så er »staten« der og tager sin andel. Der er udtænkt langt over et halvt hundrede forskellige måder til opkrævning af statens andel. Der er skat på alt, selv på en så lille artikel som sakkarin, der kun udgør 20 pfg. årlig pr. husholdning, eller på eddikesyre, der belaster husholdningen med 40 pfg. årlig.

Mest ærgrelse i de senere år vakte dog Oms'en. Den indbragte sidste år omtrent 40 milliarder DM. Hvis nu hver familiefader med hustru og to børn i gennemsnit betalte lige meget dertil, ville udgiften for et postbud eller en jernbanemand lægge beslag på over 3 måneders indtægt, nemlig over 1300 DM. Og da en normal arbejder-indtægt er 418 DM pr. måned, er det let at regne skattebyrden ud. Hertil kommer andre skatter og sociale afgifter. F. eks. andrager alene sygekassekontingentet for en arbejder op til 11 pct. af hans løn.

Oms'en er nu revideret og udgørt 4 pct. i detailhandelen. Tidligere blev den betalt hver gang en vare skiftede ejer. Når husmoderen kommer hjem fra sin indkøbstur, ærgrer hun sig over, at snart er den ene, snart den anden vare steget i pris. Netop i år har hun megen grund til at ærgre sig. Hvis hun vil dæmpe sin ærgrelse med en kop kaffe, må hun betale ca. 1/3 af kaffens pris i skat. Mindst 60 pct. af alle varer stiger måned efter måned i pris. På cafe får staten bistand af kommunen ved skatteopkrævningen. Kommunen opkræver nemlig 10 pct. skat på alle drikkevarer.

Særlig alt hvad der går op i røg er et yndet skatteobjekt. Over halvdelen af prisen på en æske cigaretter er skat. Sidste år androg omsætningen af tobaksvarer 7,7 milliarder DM, hvoraf de 3,9 milliarder gik i statskassen. Lad os tage en skibsværftsarbejder. Han tillader sig at købe to pakker cigaretter daglig, thi han tjener 600-700 DM månedlig (1 DM = ca. 1,75 kr.). Gennem disse to pakker cigaretter betaler han i tobaksskatter langt mere end i »lønskat«, som på statens budget først kommer på tredjepladsen (efter Oms og benzinskat).

Men også sukker, tændstikker, salt og i det hele taget næsten alle varer er foruden oms'en underkastet andre forbrugsskatter. I forbrugsafgifter indkommer over halvdelen af statens indtægter. At øl, spiritus og vin beskattes særlig hårdt, følger af sig selv. Kun med hensyn til champagne er skatten blevet sat noget ned, og dette har bevirket en sådan stigning i forbruget af denne vare, at de store champagneskældre næsten er blevet tømt.

Det er dog ikke skatterne alene, der skaber bekymringer. Også små ting, som f.eks. avisen, der bringer ham oplysning om verden derude, volder kvaler. Hvor skal han gøre af den, når han har læst den? Der er ikke plads i skraldebøtten, som i forvejen er overfyldt med tomme dåser, glas og flasker fra husholdningen. Skraldevognene kan ikke tage

det hele. Derfor afviser de aviser, flasker og lign. Der er da ingen anden udvej end at slå sig sammen med et par naboer og leje en lastvogn til at køre det hele bort. Gamle aviser vil ingen købe.

Man kan blive i skidt humør lige fra morgenstunden, når man drejer op for vandet over vasken. Inden vandet kan nå at komme ud, fuser en ækel lugt af klor ud af hanen. Vandet er alle vegne så forurenet, at ingen by i hele Vesttyskland kan lade ukloret vand strømme ud i rørene. Hvis husets frue vil servere en ordentlig kop kaffe eller te for sine gæster, tager hun sin tilflugt til mineralvand. Dette er forklaringen på den voldsomme stigning i forbruget af mineralvand, som får de store bryggeriers dividender til at stige til svimlende højder.

Vand er altså en kostbar artikel, når det er rent. Men det er meget dyrere, når det er snavset og man vil af med det. Så koster det fire til syv gange så meget. Det er kommunernes store hovedpine. Lystfiskere og badegæster har det ikke let. Fisk findes kun i ganske få floder og vandet i Elben er f.eks. så plumret, at det kun er gennemsigtigt i 14 cm dybde – i stedet for 14 meter, som sundhedsmyndighederne kræver. At tage bad i sådant vand er ikke blot modbydeligt, men direkte sundhedsfarligt. Hvem har hovedskylden? Det har industrien. Regeringen i Bonn mener dog, at man ikke kan gøre industrien ansvarlig for svineriet, men regeringen vil ikke selv betale de 10 milliarder, som rensningen vil koste.

Når byernes beboere ved ugens slutning vil ud på landet i den frie natur og tager med bus, bil eller tog, gnider finansministeren sig i hænderne. Der er skat på det alt sammen, og den er ikke ringe.

For den lille mand er livet i Vesttyskland dyrt, så dyrt, at han må tage sig et ekstra job om lørdagen for at kunne klare sine afbetalinger. Sidste år androg ratebetalingerne 8 milliarder DM, og renterne af de 8 milliarder androg 23 pct. Ved kontant betaling kan man få op til 30 pct. rabat. Det er ikke mærkeligt, at dividenderne stiger og nu i gennemsnit udgør 16 pct. Hertil kommer friaktierne, og de er tilmed skattefri.

M. G., Lübeck.



Er du et nokkehoved?

»Man skal selv finde ud af tingene, ellers bliver man bare et usikkert nokkehoved, der altid giver den sidste ærede taler ret«.

Ovenstående citat er fra en bog, hvor man ikke skulle vente at finde den slags betragtninger. Den findes nemlig i den nylig udkomne »sundhedsbog«: »Lev livet længere«, skrevet af lægeredaktør Erik Olaf-Hansen (»Politiken«). Anledningen til hans bemærkninger om nokkehovederne er den passivitet, der griber mange mennesker, som ikke forstår at udfylde og udnytte deres fritid på en fornuftig måde. – Forfatteren slår derfor til lyd for oplysningsarbejdet som en af de bedste måder at anvende fritiden på. Han fortsætter: Hvad er der ved den gennem svære arbejdsforhandlinger erhvervede fritid, hvis man ikke får noget ud af den? Man er ikke en ødeland, hvis man sætter penge i nyttiggørelse af de ledige timer. Man hører tværtimod til dem, der begriber alt det, der er i gære. Vi er alle ved at blive luksus-mennesker. Den store fællesluxus er måske knapt så prangende som den enkeltes var, og i den lille som i den store luksus kender man til ubetalte regninger og økonomiske bekymringer. Men forandringer er sket, og man bliver ikke et gedigent luksusmenneske af sig selv. Den slags skal man opdrages til – ellers er det møgkedeligt ...

Er fjernsyn og film blot et bedøvelsesmiddel?

Fritiden skulle give nye muligheder for et frodigere demokrati, skriver forfatteren. Hvorfor blot tro på fjernsyn og film som et bedøvelsesmiddel for millioner? Det kan lige så godt være et vækkesmiddel. Fritiden giver ånden en chance, den ikke havde før ... Mange frygter en fremtid, hvor masserne passivt skal fodres med serie-underholdning som forslugne fugleunger. Behøver man at være så pessimistisk? Højskolen kan sætte i gang. Den kan lære de unge at tænke selv, – ikke at godtage autoriteten, men argumentet. Den kan lære dem at træffe et valg. Den kan lære dem at gøre sig deres mening klar, så de får en overbevisning, de kan følge. Man skal selv finde ud af tingene, ellers bliver man bare et usikkert nokkehoved ...

Opdyrk interesser –

siger forfatteren – så har du glade følgesvende på alle ferie- og fridage og en rustfri kærlighed til at hygge dig med, når du bliver gammel ... Ingen har råd til at vente med opdyrkning af interesser. Man må tage fat straks, hvad enten man er 10, 20 eller 60. På den måde får man noget at glæde sig til den dag, man går af. Nogle kan tage deres arbejde med sig, når de bliver pensionister, men mange kan det ikke ... I reglen skal man tage sin beslutning om at finde frem til sit interessebehov senest mellem 40 og 50 år. Ellers kan det blive for sent. Det er en livskraft for de ældre at være optaget hver dag netop i det tempo, de nu synes om. Den, der ingenting tager sig til, føler sig let ensom og overflødig. Han

eller hun kan blive klagende og kværulerende, så andre mennesker får tilbøjelighed til at søge andet selskab.

Med hensyn til interesser kan det i høj grad være fremmede for dem, at man søger ind i foreninger, går på kurser, tager privatundervisning eller hvad man nu vil, for at lære mere om emnet og for at træffe åndsfrænder. Radio, fjernsyn og aviser giver en mængde impulser til de mest forskelligartede interesser. Man kan melde sig til interesse-kursus på højskolerne. De åbnes snart for ægtepar, snart for pensionister, snart for unge forældre, hvis småbørn bliver passet, mens forældrene bliver klogere. Der kaldes til forskellig tid på forskellige grupper. Man får nye venner, man inspireres af samværet med andre mennesker, man opdager, hvor dejligt det er at være sammen, når man virkelig har noget at diskutere og være fælles om. Ægtefolk, der tidligere aldrig har kunnet tale om andet end deres bekendte, deres børn og hvad man skulle have til middag, oplever hinanden på en ny måde. De får mere at være fælles om på vejen fremad. Det kan dreje sig om malerier, musik og litteratur ...

Hvis man tager diskussioner op om sagerne med positivt interesserede, tvinges man til at sætte sig mere ind i tingene for at skærpe sin argumentation, og pludselig véd man en hel masse mere, end man vidste.

Fritid er det bedste guld

til at købe sundhed for. Man skal blot vide, hvordan valutaen skal udmøntes, men det har de fleste mulighed for at lære. Vore sjælelige og legemlige kræfter danner tilsammen en kapital. Slider vi for hårdt, tærer vi på kapitalen. Nu har vi allesammen fra naturens hånd meget store reserver, men reserverne kan blive mere eller mindre tyndslidte. I ferien og fritiden bygges kapitalen op igen. Den bringer os friskhed på samme måde som en nats søvn. Har vi slidt for meget på os selv, kan det netop være en ferie – borte fra det hele, – der også giver os søvnen tilbage. Ferie er fornyende. Under nye forhold ledes tankerne ind i nye baner. Man får åbnet øjnene for problemer og værdier, som man før intet anede om. Man øjner nye løsninger på det, der førhen gav bryderier. Der er stadig væk mange mennesker, der arbejder så hårdt og så længe, at de simpelthen må have et sådant pusterum.

Fritiden har vi, og vi får mere af den. Men mange af os har endnu ikke noget at have den i. Det hele er uvant. Samfundet har endnu ikke indstillet sig på det. Før skulle der kun være plads til de privilegeredes fritid, – nu er vi alle privilegerede. Det må give lidt midlertidig pladsmangel på vejene, hvor bilerne skal køre, – ved stranden, hvor sommerhusene skal ligge. Hverken i hjemmene eller på et fælles plan i byerne er det blevet moderne med velovervejede arrangementer til fritidens nyttige anvendelse. Samfundet må investere i fritiden, og vi må selv gøre det!



Disse nymodens køretøjer

Efter i over 100 år at have slidt skinnerne blanke er vore veltjente damp-loko af forskellige typer som bekendt i de senere år bleven afløst af motor-køretøjer, f.eks. lyntog, MO-vogne og sidst men ikke mindst af de store diesel-elektriske loko MY og MX.

Disse motorkøretøjer er betydelig billigere i drift end damp-loko, dels derved at olie og benzin, er billigere end kul, og dels ved at de er enmandsbetjente, og der er ingen tvivl om, at de bidrager væsentligt til at forbedre banernes driftsøkonomi.

At disse nymodens køretøjer så ikke bliver regnet for noget af loko-førere af den gamle skole, f.eks. ældre pensionerede loko-førere, ja ligefrem bliver gjort nar af, er en sag for sig. Jeg kan blot nævne min afdøde svigerfar, der havde kørt damp-loko i omkring 30 år, men som ret tidligt måtte tage sin afsked på grund af sygdom, og som ikke nåede at opleve at se MY-ernes og MX-ernes fremkomst.

Når jeg kom til at diskutere damp-loko og lyntog m.v. med ham, og jeg fremhævede de sidstes fremragende køreegenskaber, for han tit i flint og kunne blive aldeles rasende, idet det gik hans ære for nær, og han plejede at afvise mig med, at der kræves mandfolk for at køre et rigtigt damp-loko, medens man kunne sætte et barn til at køre et lyntog eller et motortog.

Gennem flere år har MY og MX nu vist, at de er meget driftssikre, meget stærke og har en enorm accelerationsevne, således at f.eks. et tog på 10-12 boggievogne fyldt med rejsende i løbet af kort tid er oppe på maksimumhastighed 100-120 km/t.

Da MY og MX imidlertid er forholdsvis nye og ikke har kørt på vore baner i ret mange år, har de endnu ikke for alvor vist, hvad de kan præstere, idet de - mig bekendt - endnu ikke har vist deres evner over for en rigtig regulær dansk vinter med snestorm af flere dages varighed og med meterhøje snedriver på banelegemet, da det nu er flere år siden, vi har haft en ægte snevinter med store trafikvanskeligheder såvel på banerne som på vejene og for øvrigt også til søs.

Når snestormen engang for alvor sætter ind, bliver det meget spændende at se, hvordan vore MY- og MX-maskiner vil klare paragrafferne. Vil deres kraftoverskud i forbindelse med den hyppige toggang på hovedstrækningerne bevirke, at de uden videre besvær kan forcere snedriverne og holde linierne åbne, eller må de trods nok så megen menneskelig teknisk snille og dygtighed give op over for de enorme naturkræfter, som menneskene endnu ikke er herrer over?

Kommer der snestorm, er der ingen tvivl om, at banerne som sædvanlig vil gøre sit yderste for at holde linierne farbare uden hensyn til, hvad det koster af mandskab, arbejde og penge, idet banerne jo altid er de sidste, der giver op, når overmagten trods alt bliver for stor.

Som jernbaneven vil man kun kunne fryde sig, hvis det virkelig skulle vise sig, at banerne fortsat kører under en snestorm, medens næsten al anden

trafik går i stå. Den forøgede trafik, dette vil medføre på banerne, vil nok helt eller delvis kunne dække de merudgifter, en snestorm medfører, og for mange bilister, hvoraf nogle sikkert ofte kritiserer banerne, vil banerne i en sådan situation sikkert være gode nok, og mon ikke de vil nyde at sidde i et lyst, lunt og behageligt tog og blive befordret hurtigt og sikkert til deres mål under lokoførers og togførers ansvar i modsætning til at skulle snegle sig afsted af en mørk landevej gennem sne og is med fare for sammenstød for sig og sine kære og risiko for at køre i grøften. Her som i så mange andre tilfælde vil banerne atter kunne føre bevis for, at de er et uundværligt samfundsgode, der står til rådighed for det moderne samfund med transport af personer og gods m.v. med sine tog, der er præget af hurtighed, sikkerhed og komfort, og det gælder på alle tider af døgnet, på alle årstider og i alt slags vejr.

Som nævnt bliver det interessant at se de store diesel-elektriske loko'er prøve kræfter med en kommende snestorm. Nogle vil sikkert mene, de nok skal klare det, men på den anden side skal det ikke undre mig, om naturen igen viser sig at være den stærkeste, når den for alvor slipper sine jættekræfter løs? Det er et spørgsmål, der ikke er nemt at svare på, men tiden vil vise det, vil vise, om banerne endnu kan komme ud for at måtte skulle indstille driften i kortere eller længere tid, alt efter forholdene.

O. Bøye.

DSB's regnskab

Til medfølgende oversigt over statsbanernes driftsregnskab for tiden 1/4-31/12 1962 bemærkes:

Driftsindtægternes stigning med 48,5 mill. kr. fordeles sig således:

Personbefordring	29,0 mill. kr.
Godsbefordring	11,2 » »
Andre indtægter	8,3 » »

Det svarer til de forventninger, der var stillet til de seneste takstændringer.

Driftsomkostningerne er steget med 32,9 mill. kr., hvoraf 24,3 mill. kr. hidrører fra forøgede lønninger og udbetaling af 1 pct. feriegodtgørelse til tjenestemand m.fl.

Driftsresultatet viser i forhold til forrige år en bedring på 15,5 mill. kr. Ved bedømmelsen heraf må det erindres, at periodens driftsresultat i 1961 var påvirket af, at lønningsudgifterne steg fra 1/4 1961, mens den takstændring, som skulle give dækning herfor, først virkede fuldt ud fra januar 1962. I 1960 var periodens driftsoverskud 40,1 mill. kr.

	April-December 1962	1961	Afviselser
Driftsindtægter	552.724	504.213	48.511
Driftsomkostninger	535.035	502.071	32.964
Driftsoverskud	17.689	2.142	15.547
Afskrivning	28.800	25.497	3.303
Forrentning	56.608	52.731	3.877
Statens tilskud til driften	67.719	76.086	-8.367

Pakistan

900.000 rejste uden togbillet i Pakistan

I de skandinaviske og europæiske lande er det et særsyn at træffe folk, der prøver på at snyde sig til en togrejse uden billet. Kontrollen i togene og på stationerne er effektiv, men noget helt andet er forholdet i de eksotiske østerlande, særlig Pakistan og Indien. Her har en meget stor del af befolkningen åbenbart taget det som en selvfølge, at man ikke skulle købe billet for at rejse med toget. I hvert fald er det et forbløffende stort antal mennesker, der stadig træffes uden billet i de pågældende landes tog.

I tyverne var problemet uhyre alvorligt i Indien, hvor man alene i året 1924 opgjorde antallet af personer uden togbillet til mere end 2 millioner, og det beløb, de skulle have betalt for rejserne, androg ikke mindre end 2,5 mill. rupees.

De østbengalske jernbanemyndigheder forsøgte at indføre et system, hvorefter en kontrollør skulle følge med hvert tog og sørge for, at ingen rejsende kom inden for uden billet. Desuden skulle kontrolløren, lige som på andre jernbaner, samle billetterne ind, før de rejsende nåede deres bestemmelsessted. Systemet virkede dog ikke helt, som det skulle.

En kommission blev derfor nedsat i 1930 med den opgave at finde frem til et bedre kontrolsystem. Man gik så over til at lade billetkontrollen foretage på selve stationerne og nedbragte derved antallet af togkontrollører.

Da landet i 1947 opnåede selvstændighed fra britisk overherredømme og deltes i Indien og Pakistan, troede befolkningen, at friheden også omfattede togrejser uden billet. I hvert fald var der i august måned 1947 kun meget få rejsende, som betalte for at komme med toget. Det var jo ikke ligefrem noget, der hjalp på banernes økonomi.

Man ændrede så den gamle jernbanelov fra 1890 og fastsatte høj bødestraf for rejsende uden billet. Samtidig blev stationerne indhegnet. Der blev sat vagtposter ved indgangen til dem og ved perronerne. Særligt uddannet personale gennemførte kontrol-»razziaer«, og samtidig blev iværksat en kampagne med annoncer, brochurer og film. Det hjalp noget, men ikke nok. I 1958-59 blev truffet 900.000 rejsende i Pakistan uden billet, men når det samlede antal rejsende det nævnte år androg 167,7 millioner, kan man selvfølgelig sige, antallet kun var en ringe procentdel.

De 900.000 billetløse fik lov til at betale bøder. Nu håber jernbaneledelsen i Pakistan, at den strengere kurs vil lære befolkningen lidt mere redelighed og loyalitet over for jernbanerne.

Japan

Japans statsbaner kører med 175 km i timen

I Japan er man i færd med at bygge en ny jernbanelinje, den såkaldte Tokaido II-strækning, til aflastning af den smalsporede strækning, som har haft el-drift siden 1956 og er meget hårdt belastet

mellem Tokio og Osaka, den vigtigste del af Japans statsbaner. Her udføres 35 milliarder personkilometer eller 22 pct. af landets samlede jernbanetrafik på en delstrækning, der kun andrager 2,9 pct. af statsbanernes ialt 21.000 km banestrækninger. Man regner med, at trafikken vil stige så voldsomt, at den på den omtalte strækning i 1975 vil andrage 75 milliarder personkilometer.

Derfor er det forståeligt, at der tiltrænges en aflastning!

På den 500 km lange banestrækning mellem Tokio og Osaka, hvor der kun ligger 10 stationer, skal togene køre med en hastighed på 200 km i timen, eller verdensrekord for persontog. Der bliver udelukkende tale om el-drift. Også godstrafikken på den nye strækning skal gennemføres med el-lok, som vil køre de 500 km på 5½ time. Sporet på den hurtige linje har normalt mål 1,435 m og vejer 50 kg pr. meter. Skinnerne ligger på betonsveller, som er sammensvejsede til en længde af 1500 meter. I sporskifterne er indbygget specielle fjeder-tunger, som giver efter. Der skal på strækningen bygges 65 km tunneler og 45 km viadukter, og det bliver nødvendigt at fjerne 40 mill. kubikmeter jord.

Man har foretaget en lang række forsøg med henblik på at opnå den høje toghastighed. Således lod Japans statsbaner i slutningen af 1960 bygge en 1,3 km lang smalsporet forsøgsstrækning, for at man kunne konstatere fartens indvirkning på ballast, køreledning, broer og de enkelte byggeelementer. I november samme år nåede forsøgstoget en fart af 175 km i timen. De forhåbninger, man havde næret til skinnkonstruktion og banelegemets sammensætning, blev opfyldt, og man fortsatte arbejdet på Tokaido-strækningen, som var blevet påbegyndt allerede i 1959.

Nu er man nået et godt stykke frem, så man kan forudse, at hele banestrækningen Tokio-Osaka vil være udbygget og fuldført, når den næste Olympiade finder sted i Tokio i sommeren 1964. Man stiler mod at åbne jernbanelinjen, før tilstrømningen af sportsfolk og publikum fra hele verden begynder.

Hvis alt går efter beregningerne, vil man ud over den verdenssensation, som Olympiaden er, kunne præsentere endnu én, nemlig verdens hurtigste persontog: 200 km i timen!

USA

Mere end noget andet sted udkæmpes der en stor konkurrencekamp mellem jernbaner og fly i USA. I takt med flyvningens udvikling og fart har de amerikanske, private jernbaneselskaber efter krigen ladet bygge 6.000 moderne personvogne, og den samlede vognpark er i dag på ikke mindre end 35.000. Der er i materiel investeret 8400 millioner kroner. Man har bygget hurtige og lette tog af metal, bestående af et diesellok, 9 personvogne, spisevogn og en post- og bagagevogn. Et sådant tog koster ca. 14 mill. kroner.

Mange af de amerikanske letmetal-ekspresser medfører specielle udsigtsgogne, hvor der er gjort

alt for at de rejsende skal kunne nyde den meget afvekslende natur. Rejser man om natten, belyses terrænet, man kører igennem, af store projektorer, som er anbragt på taget af passagervognene.

Flere af disse udsigtsgvogne har specielt vinduesglas, som absorberer lys og stærkt solskin, så dette ikke generer i øjnene. Indvendig er der tale om en gennemført komfort, amerikanerne er klar over, at dette må til, hvis man skal stå sig i konkurrencen med de øvrige befordringsmidler. Turistklassen er nærmest på linje med første klasse på europæiske jernbaner, men blot endnu mere smagfuldt og med enkel elegance. Der er virkelige lænestole med indbyggede askebægre i stolearmen, fornemme gardiner ved de meget store panoramavinduer, en midtergang så bred, at man ikke kender noget tilsvarende på denne side Atlanten og med meget brede åbne døre mellem de sammenbyggede vogne.

I dag udføres de 92 pct. af Amerikas persontrafik af dieseltog, som kan opnå højere hastighed end andre. De fleste jernbaneselskaber derovre anvender nu sammensvejsede skinner i en længde på ca. 400 meter, og på enkeltsporede banelinjer indføres fjernstyring.

For kort tid siden har selskabet New York Central Railroad netop indført dette system og kunne derved sløjfe to af sporene på den firesporede hovedlinie.

De sidste nyheder på det amerikanske jernbaneanrums er nærmest sensationelle. Teknikere har længe arbejdet med konstruktion af såkaldte selvbetjente lyssignaler. De kan lyse uafbrudt i 12 år ved hjælp af radioaktive isotoper. Man er langt fremme med disse forsøg.

Den anden store nyhed er konstruktionen af vognhjul af plastic. Dette materiale har vist sig at

være endnu endnu hårdere og stærkere end stål, og hvad der også er en fordel ved plastic: vibrationer og dunk ved skinnesammenføjninger bliver nærmest minimale, så plasticjulet synes at have fremtiden for sig på skinnerne.

TEEM-godstog

Successen med TEE-togene blev fulgt op med indførelsen af hurtige godstogsforbindelser, de såkaldte TEEM-tog (Trans-Europ-Express-Marchandises), der har fået en udvikling i et langt hurtigere tempo end bedømt.

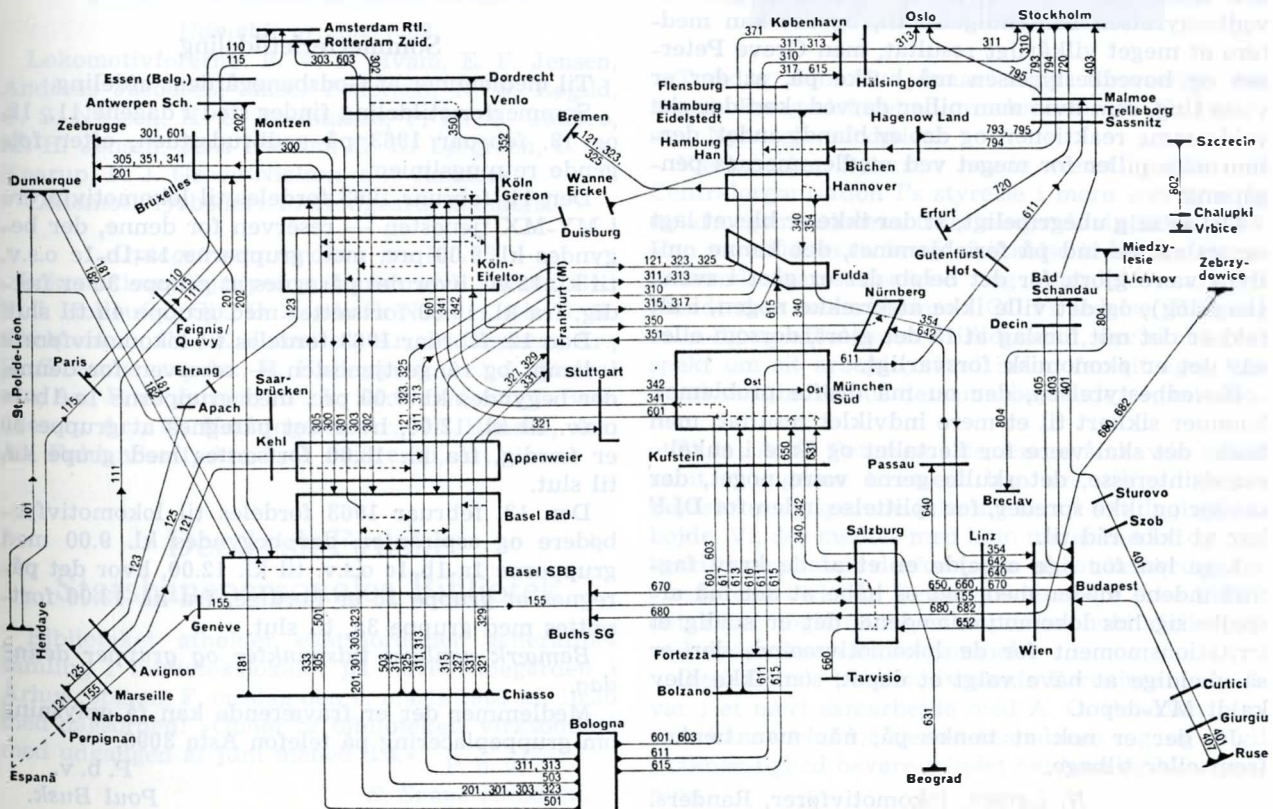
Da disse tog blev taget i brug maj 1961, var der 11 i tjeneste, nu er antallet vokset til 66. Disse hurtiggodstog forbinder de vigtigste produktions- og forbrugscentre i de europæiske lande, forbindelsesnettet spænder fra Oslo-Stockholm i nord til Bologna i Italien og den fransk-spanske grænse i syd, fra Bulgarien i øst til Dunkirk i vest. Af vedstående afbildning ses, at München, Köln og Chiasso er betydelige knudepunkter i TEEM-nettet.

TEEM-togene har kun korte ophold undervejs, og ophold ved grænser på 2 timer. Maksimalhastigheden ligger på 85 til 100 km/t med en største togvægt på 1000 tons. Forsøgsvis transporteres letfordærlige varer med disse tog, som f.eks. levnedsmidler, sydfrugter, fisk eller medikamenter til hospitalerne.

Det er bemærkelsesværdigt og politisk interessant, at TEEM-nettet strækker sig ind i østbloklændene Ungarn, Polen, Rumænien, Bulgarien og Tjekkoslovakiet.

I den udvikling der er forløbet vil man fortsat intensivere arbejdet med denne moderne specialjernbanedrift.

Günter Stetza.



Januartanker

Der er snart ikke vejr til andet end at tænke; men der er sandelig også nok at tænke på, og da vi nylig har passeret årsskiftet, er tankevirkomheden uvilkårligt afgrænset af, hvad det nye år bringer, og det gamle bragte.

Nogle af det nye års problemer, som særlig tårner sig op er fællesmarkedet og lønforhandlingerne. Fællesmarkedet, hvor Danmark et øjeblik synes snart at blive medlem, men kort tid efter synes helt udelukket, blot fordi de Gaulle har åbnet munden.

Lønforhandlingerne er i fuld gang og prøves løst på bredt grundlag ved politisk forlig, et forhold der interesserer os alle; da vore forhold bliver afpasset derefter, alt i alt det nye år er sprængfyldt med problemer, som ingen ved hvilket vil bringe.

Derimod det gamle og nylig svundne år, nu kan vi se, hvad det gav og hvad det tog, nu kan vi gøre os bagkloge.

Der var vel ikke noget for os på nært hold, der optog sindene så meget, som planerne om ferie-hjemmets udvidelse, disse affødte vel det mørkeste kapitel i DLF's historie.

Lige så langt som jeg kommer i mit virkefelt og hører kollegers mening, var og er der stadig en vældig modstand mod kæmpeprojektet, men hvorfor er der ingen, som gennem bladets spalter, giver udtryk for deres mening og eventuelt stiller forslag, tiden må da være nu, medens vi venter.

Udvidelsen af feriehjemmet er stoppet, dels på grund af byggestop, og dels på grund af de pekuniære forhold DLF's feriehjem blev bragt i, og dels på grund af at hovedbestyrelsen vel endnu ikke ved, hvad der er økonomisk forsvarligt at gøre; ja den sidste sætning var, hvad kongressen gav hovedbestyrelsen bemyndigelse til, og det kan medføre et meget vilkårligt resultat, men Greve Petersen og hovedbestyrelsen må huske på, at der er visse ting, som hvis man piller derved, kan der ske voldsomme reaktioner, og det er blandt andet, dersom man piller for meget ved medlemmernes pengepung.

Det er mig ubegribeligt, at der ikke er blevet lagt centralvarme ind på feriehjemmet, det kunne omtrent være gjort, for det beløb der er gået i svang (bagklog), og det ville ikke afskrække nogen, i alt fald er det mit forslag at få det gjort, dersom eller når det er økonomisk forsvarligt.

Hovedbestyrelsen, der nu må drøfte problemet, kommer sikkert til et mere indviklet resultat, men husk: det skal være for flertallet og ikke i enkeltmandsinteresse, det skulle gerne være noget, der samler og ikke spreder, for splittelse inden for DLF har vi ikke råd til.

Lige løn for lige arbejde er et af de krav fagforbundene møder med, lad os håbe at det må afspejle sig hos lokomotivmændene, det er stadig et irritationsmoment for de lokomotivmænd, der er så uheldige at have valgt et depot, som ikke blev kaldt MY-depot.

Jo, der er nok at tænke på, når man tænker frem eller tilbage.

N. Larsen, lokomotivfører, Randers.



Dødsfald

En i Nordjylland kendt lokomotivmand, lokomotivfører A. W. G. Jensen, er lørdag den 12. januar afgået ved døden efter et langt smertefuldt sygeleje.

Gert Jensen begyndte ved Danske Statsbaner i 1917 og har, bortset fra nogle få måneder, altid forrettet tjeneste i Ålborg i de 46 år han trofast tjente Danske Statsbaner.

I 1959 udnævntes Gert Jensen til kørelærer i dampdriften, en gerning som han gik ind til med både flid og interesse og som skabte den største anerkendelse både hos kolleger og overordnede.

Det var Gert Jensens mening at forlade tjenesten i 1963, og det blev ham således ikke forundt at nyde et velfortjent otium.

Ved Gert Jensens død er en dygtig og pligtopfyldende lokomotivmand gået bort, en god og brav kammerat er ikke mere, vi vil savne hans gode humør og hans hjælpsomme og lyse sind.

Æret være hans minde.

N. P. R.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst

P. K. Petersen,
lokomotivfører, København Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst

S. A. Andersen (Helsing),
lokomotivfører, København Gb.

Sommerferietildeling

Til medlemmer af Godsbanegårdens afdeling.

Sommerferietildeling finder sted i dagene 11., 12. og 13. februar 1963 på nedbrudsstuen, efter følgende retningslinier:

Den 11. februar 1963 fordeles til lokomotivførere i MY-MX tjenesten + reserven for denne, der begyndes kl. 9.00 prc. med grupperne 1a-1b-1c o.s.v. til kl. 12.00, hvor det påregnes at gruppe 3c er færdig, fra kl. 13.00 fortsættes med gruppe 4a til slut.

Den 12. februar 1963 fordeles til lokomotivførere i damp- og rangertjenesten + reserven for denne, der begyndes kl. 9.00 prc. med grupperne 1a-1b-1c o.s.v. til kl. 12.00, hvor det påregnes at gruppe 3c er færdig, fra kl. 13.00 fortsættes med gruppe 4a, til slut.

Den 13. februar 1963 fordeles til lokomotivfyrbødere og aspiranter, der begyndes kl. 9.00 med grupperne 1a-1b-1c o.s.v. til kl. 12.00, hvor det påregnes at gruppe 2c er færdige, fra kl. 13.00 fortsættes med gruppe 3a, til slut.

Bemærk venligst tidspunkter og grupper denne dag.

Medlemmer der er fraværende kan få oplysning om gruppeplacering på telefon Asta 3093.

P. b. v.
Poul Busk.



Forfremmelse til lokomotivførere (12. lkl.)
pr. 1-1-63.

Elektroførerne (12. lkl.):

T. C. Rehder, Enghave, i København Gb.

C. C. I. Nielsen, Enghave, i København Gb.



Lokomotivfører (15. lkl) Aage Wilhem Geert Jensen, Ålborg, født den 16. januar 1895, er afgået ved døden den 12. januar 1963.

Pensioneret lokomotivfører A. A. C. Pedersen, Frejasvej 19, Åbyhøj, født den 25. januar 1892, er afgået ved døden den 6. december 1962.

Pensioneret lokomotivfører P. S. E. Millner, Arveprinsensvej 4, København F., født den 9. januar 1882, er afgået ved døden den 17. december 1962.

Pensioneret lokomotivfører K. Knudsen, Roarsvej 23, Odense, født den 28. november 1884, er afgået ved døden den 18. december 1962.

Pensioneret lokomotivfører M. Henriksen, Danhaven 23, Valby, født den 25. februar 1883, er afgået ved døden den 19. december 1962.

Pensioneret lokomotivfører J. N. Schmidt, Rømersgade 23, København K., født den 8. februar 1886, er afgået ved døden den 31. december 1962.

MEDLEMSLISTEN

Udmeldt pr. 30-11-62.

Lokomotivførerne: F. V. P. Hvam, E. F. Jensen, Andreas Jacobsen, Aksel Pedersen, N. S. Røggild, O. S. Nielsen, H. C. Rasmussen, P. M. M. Taubro, M. H. Jensen, Jens Nielsen, G. K. Løfgreen, C. A. Kaarup, F. J. Grove-Nielsen, alle Randers.

Lokomotivfyrbøder: P. Hougaard, Randers.

Optaget som medlem pr. 1-1-63.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne: E. Larsen, Gb., F. J. Holleufer, Gb., B. Zumbach Nielsen, Gb., J. K. Christensen, Gb., E. Johansen, Ar., M. Hansen, Ar., C. C. Andersen, Ar., B. Hyllegaard, Ar., J. Andresen, Ar., P. A. Jensen, Ar., L. Sørensen, Ar., J. Bech Olesen, Ar., K. Henningsen, Ar., H. Hansen, Ar., Aa. Fuhlendorff, Ar., J. C. Andresen, Ar.

Det Jysk-Fynske Statsbanepersonales Bibliotek

Biblioteket afholder ekstraordinær generalforsamling i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Århus, opgang F, onsdag den 6. marts 1963 kl. 16.30 med dagsorden: »Ophør af bibliotekets virksomhed med udgangen af juni måned d.å.«. p. b. v.

S. Svane Knudsen.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Det for regnskabsåret 1961/62 aflagte regnskab i Statsbanepersonalets Sygekasse kan på forlangende af interessenter fås udleveret ved henvendelse til sygekassens kontor, Nørre Voldgade 15, København K.

Filatelister

En finsk lokomotivmand har rettet henvendelse til redaktionen og bedt den formidle kontakten til danske kolleger, som har interesse i at bytte danske frimærker med finske. Interesserede kan skrive til lokomotivfører J. Blackburn, Åsgatan 7, Lojo, Finland.

Dødsfald



Torsdag den 17. januar afgik formanden for Dansk Fængselsforbund, værkfører A. C. Petersen, Nyborg, ved døden.

Værkføder Petersen havde været medlem af Centralorganisation I's styrelse i mere end tyve år og af organisationens forretningsudvalg siden 1948. Han var således en kendt skikkelse inden for tjenestemandorganisationerne og særdeles afholdt blandt sine medarbejdere i CO I's ledelse. Han var en rolig og afbalanceret tillidsmand, der skabte respekt om sit arbejde, såvel inden for sit eget forbund som inden for de samarbejdende organisationer.

Skønt A. C. Petersen i de senere år havde været ramt af sygdom, bevarede han sin stilfærdige arbejdsform og sparede ikke sig selv i det daglige arbejde. Vi, der mødtes med ham under møder og forhandlinger, havde derfor troen på, at helbredet var i betydelig bedring. Dette var desværre ikke tilfældet. Efter nogle få dages hospitalsophold afgang A. C. ved døden knap 65 år gammel.

Også Dansk Lokomotivmands Forenings Ledelse var i et nært samarbejde med A. C. Petersen gennem hans virke for tjenestemandenes sag, og vi vil i taknemlighed bevare mindet om ham og hans gerning.

International rejse til GRÆKENLAND i foråret 1963

	København H afrejse torsdag den 18. april 1963 kl. 16.00 med KE til Hamburg.
Lørdag den 20. april	Ankomst til BRINDISI kl. ca. 18.00. Samlingspunkt for rejsedeltagerne er kontoret for færgerne til Grækenland, hvor deltagerne modtages af en repræsentant for vore græske kolleger, der taler tysk og fransk. Kl. 22 afsejler færgerne til Grækenland, hvor der reserveres en slags liggepladser (inkl. i arrangementet).
Søndag den 21. april	Ankomst kl. 7.00 til KORFU. Her arrangeres en tur rundt i byen og om eftermiddagen en udflugt langs øens maleriske kyster med sine righoldige plantevækster.
Mandag den 22. april	Udflugt til PALEOKASTRITSA med en dejlig strand, hvor der bliver mulighed for et bad. Her spises middagen, og tilbageturen finder sted hen på eftermiddagen.
Tirsdag den 23. april	Afrejse med færgerne kl. 7.30. Middag om bord. Ankomst kl. 18.30 til Grækenlands næststørste havneby PATRAS, hvor der overnattes.
Onsdag den 24. april	Udflugt til OLYMPIA, der var en af oldtidens vigtigste byer. Der aflægges besøg i museet, der ejer adskillige af de berømte billedhuggerarbejder, bl.a. Praksiteles' HERMES og besøg på stederne, hvor de første olympiske lege afholdtes. Eftermiddag tilbage til overnatning i Patras.
Torsdag den 25. april	Der startes om formiddagen. Fra ITEA går turen med færge over Korintherbugten, og herefter venter der Dem en vidunderlig køretur gennem bjergene, indtil De ved 16-tiden når frem til DELPHI – måske Grækenlands smukkeste beliggende by og meget interessant med sine tempelrester (oraklet fra Delphi), sit lille museum m.v. Besigtigelsen af dette starter straks efter ankomsten og fortsætter
fredag den 26. april	om formiddagen. Efter middag starter De mod Athen, idet De lige inden ankomsten kikker på byzantinerklostret i DAPHNI med sine velbevarede mosaikker fra omkring 600-700.
Lørdag den 27. april	Rundture i Athen – vi nævner blot universitetet, biblioteket og akademiet, det kongelige slot med sine morsomme vagtposter (Ezoner, der ser ud som de går med lange under-unævnelige), stadion, det store Zeustempel og sidst men ikke mindst de mange ruiner, De finder oppe på selve AKROPOLIS (Propylæerne, Parthenon, Erichtheion (Karyade-templet)). Aftensmaden spises i en typisk lille fiskerrestaurant nede i Piræus (det er jo kun lørdag – De ved »Aldrig om søndagen«).
Søndag den 28. april	Udflugt til Marathonsøen, hvor der spises til middag, videre til Kap Sounion – halvøen Ithaka's sydligste punkt med det berømte Poseidon tempel. Der spises til aften i den lille turist-restaurant ved siden af templet og køres først tilbage til Athen om aftenen.
Mandag den 29. april	Indskibning ombord på en af Nomikos-rederiets store moderne skibe. Afsejling ved middagstid.
Tirsdag den 30. april	Ankomst tidligt om morgenen til øen RHODOS, der er beliggende omtrent helt ovre ved Lille-asiens kyst. I lang tid tilhørte den Tyrkiet, derefter Italien og først i nyere tid Grækenland. Pragtfulde rester finder De nu fra korstogstiden, og dagen benyttes derfor til en spadseretur rundt i den gamle by og det interessante museum.
Onsdag den 1. maj	Udflugt til LINDOS – Rhodos' akropolis – og FILERIMOSKLOSTERET.
Torsdag den 2. maj	Fridag på Rhodos.
Fredag den 3. maj	Om eftermiddagen går De atter ombord i skibet, der
lørdag den 4. maj	landsætter Dem om morgenen i Piræus, hvorefter De vil få hele dagen til egen disposition i byen, som De nu formentlig kender ret godt. Efter aftensmaden, der er sidste måltid, der er inkluderet i prisen, tager De toget kl. 23.00 via Thessaloniki, Jugoslavien, Østrig og Tyskland med ankomst til København tirsdag den 7. maj kl. 19.25.

Prisen vil andrage ca. 1050 kr., i hvilken pris er inkluderet skipsbillet og liggeplads Brindisi-Patras, skipsbillet og køje (touristklasse) Piræus-Rhodos og retur, ophold (dobbeltværelse), udflugter og måltider (dog ikke drikkevarer samt entréer til museer).

Opholdet i Grækenland vil kunne forlænges 2 dage med et besøg i de berømte bjergklostre i Meteora, hvorfra hjemrejsen ad samme rute som ovenfor finder sted. Tillægspris: 100 kr.

Som De ser, har vore græske kolleger formået at opstille et virkeligt fint og afvekslende program, der giver en passende blanding af nyt og gammelt, af byer og landskaber.

Anmeldelse bedes venligst indsendt snarest til:

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Bernstorffsgade 18

København V.

FREDERICIA

MØBELFIRMAET

Gunnar Jensen

Vendersgade 35 - Telf. 575 - Fredericia

Moderne møbler for alle hjem - Gerne konto

DANA KIOSKEN

V/ H. K. Christensen

Alle dag- og ugeblade - Tidsskrifter
Danmarksgade 68 - Fredericia - Telefon 82
Tipsforhandler

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

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

Besøg

Banegaardens Restaurant i Fredericia

ERIK HAMMELBOE

Altid en god middag - Lækkert smørrebrød

TELEFON 187 - 2755

Bolette

Bolettes familiekonto
er mere værd end rede penge

Axeltorv - Fredericia - Telefon 2238

Manufaktur Kontanten

V/ Svanberg Petersen

Alt i manufaktur-trikotage
Rimelige priser

Danmarksgade 52 - Fredericia
Telefon 321

HORSENS

HORSENS

Vort kød, flæsk, pålæg

køber vi hos

K. LYKKE SØRENSENS EFTF.

v/ HENRY HOLM

Boringsgade 1, Horsens

Telefon 25897

Slap a' i Rytterkroen

Sønderbrogade 2, Horsens. Telf. 25703

Stedet hvor man spiser godt -

Graversens SKO-magasin

V/ Erik Damsgaard

Jessensgade 10 Horsens - Telefon 25508

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

HOBRO

reparation **Auto-opretning** nybygning

HOBRO KAROSSERIFABRIK

v/ R. Quist Jacobsen

Skibsgade - Hobro - Telf. 20806

NYBORG

NORMANN HANSEN Tandlæge

(B. Flygaards Eftf.)

Nørregade 1 - Nyborg - Telf. 356

Konsultation fra Kl. 9-17

AAGE J. SCHMIDT

*Alt i 1. kl. brød og kager til hverdag og fest.-
Bestillinger modtages på fødselsdagskringler*

Strandvejen 32, Nyborg Telf. 399

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

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Været

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget.

Windsor Nørregade 20
Telf. 18 11

Herre- og Drengeskjorte

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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



STRUER

Jørgen Graversen
Slagtermester

Alt i 1. kl. Kød-Flæsk-Pålæg

Søndergade 5, Struer.
Telf. 50017

Carlsberg
HOF
har den rene friske pilsnersmag..!

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 benzol . Smørelie

Deres direkte olieledning - Telf. 50698

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.

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

Vor Slagter i Slagelse er ...

Leif E. Olsen

Slotsgade 52, Telf. 52 49 43

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

SLAGELSE TROPEHUS

Jens Larsen . CASINO . Telf. 52 08 83

Vestsjællands største udvalg i fisk og planter

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

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



Service v/ Ejvind Tønnesen

Benzin - Olie - Vask - Smøring -

Undervognsbehandling

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



Salon »La Fontaine«

den moderne salon - for den moderne dame

permanent-formskæring-frisering-hårfarvning

Slotsgade 50, Slagelse . Telf. 52 43 85

Cigarforretningen

RECORD

v/ Aage Jensen

Løvegade 39, Slagelse . Telf. 52 16 34

Tipsforhandler - Alle Dag- og Ugeblade

PERSIENNER OG RULLEGARDINER

Alle reparationer udføres

ALT MALERARBEJDE

udføres - Forlang tilbud

Nygades Farvehandel og Malerfirma

Vagn Hansen - Slagelse - Telf. 52 02 33

Vaskemaskiner - Komfurer - Støvsugere - Køleskabe

NUTIDENS HUSHJÆLP

Bredegade 45, Slagelse Telf. 52 10 11

flere og flere går til

Renseriet »THY«

Herrestræde (v. missionshuset), Slagelse - Telefon 52 38 02

vi er hurtige - omhyggelige - billige

SALON HÄRMANN v/ Alex Schelle Jørgensen

Løvegade 69 - Slagelse - Telf. 52 48 24

Hovedsagen er en elegant klipning

Alt 1. kl. herrefrisørarbejde udføres



Singer Symaskiner

Navnet der klinger, er stadigvæk Singer

1/4. Singer Symaskiner v/ L. & B. Lund

Løvegade 10, Slagelse Telf. 52 38 50

ODENSE

BANZON

Maskinentreprice - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder

Aksel Larsen

Alt i kolonial, konserver, vine, tobaksvarer

Frederiksgade 19 . Odense . Telefon 126576

Husk den ekstra fine kaffe

Sko til hele familien

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

Overgade 5 . Odense . Tlf. 11 55 05



Man spiser og bor godt på

Hotel Hans Tausen . Odense

ALTID ET BESØG VÆRD

Telefon 11 32 62

Automobil- og møbelpelstring?

- så **ERNST THOMSEN**

Hunderupvej 120 . Tlf. 11 35 94 . Odense



Salon A-net

moderne hårpleje - individuel klipning
frisering - formskæring - permanent

Skibhusvej 22, Odense - Telf. 11 99 42

"KLAREBOD" v/ Knud Maishauge

Klaregade 7, Odense . Telf. 12 32 02

Spec. kolde anretninger . Lækkert smørrebrød

S. H. JØRGENSEN

Skibhusvej 9, Odense . Telf. 12 04 46

Alt i kolonial, konserver, vine, tobak

Husk vor fine kaffe

HOLSTEBRO

K. DREYER'S EFTF.

H. M. Petersen

St. Torv 4, Holstebro . Telf. 56

Tapet - Farve - Linoleum - Gulvbelægning

HJØRRING

- sig det med blomster -

BRDR. ISAGER

HJØRRING

TELF. 465

VIBORG

B. Vasegaard-Hansen

Malermester

Alt malerarbejde
udføres.
Tilbud gives gerne

Kirkebakvej 33, Viborg. Telf. 3032

N. K. NIELSEN

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

TV
Huset

Radio - Fjernsyn
Køleskabe
Vaskemaskiner

St. Mikkelsgade 21 - Viborg - Telefon 3742

Landboernes Møbelmagasin
Vestergade 4. Telf. 1904 - 2088

Møbler i 4 etager
Tæppehuset

Gravene 30. Telf. 2151
Viborg

NÆSTVED

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

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

Kør godt og økonomisk

kør med UNO-X benzin og olie

UNO-X v/ Tage Saxe Svendsen
Ringstedgade 225 - Næstved - Telf. 72 44 55



Lorentzen's damefrisørsalon

den moderne salon for den moderne dame
Vinhusgade 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

VEJLE

JESPER HOLK & CO

Tobakker - Vine - Rygeartikler

STORT UDVALG

Dæmningen 34

Vejle 1088

ORDENSHUSET

K. C. Danielsen

Vedelsgade 36 - Vejle - Telf. 1087

AALBORG

Hansen & Schneiders Eftf.

El-installatør - Alt i El-ting

Jernbanegade 10 - Aalborg - Telf. 25088

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

Stor parkeringsplads - der kan De altid parkere

H. P. Rasmussen

Købmand

Aagade 26. Aalborg

kolonial - kaffe
konserves - vine
alt i tobaksvarer
Besøg vort store tæppe-
lager; stort udvalg

MEJERIUDSALGET v/ Kirsten Koch

Boulevarden 44 - Aalborg - Telf. 25397

Mejeriprodukter - øl - sodavand - brød

RANDERS

Randers Byggematerialer

TLF. *5800

NIELS JENSENS MØBLER

Thorsgade 4 - Randers - Telf. 3982

- se vort store udvalg

- tal med os om betalingsbetingelserne - vi bliver nok enige ...

Chr. Rasmussen's Møbeletablisement 1/2

VESTERGADE 14 - RANDERS - TLF 685 (flere linier)

KOLDING

Vi klarer Deres fyringsproblem -



KOLDING DEPOT

v. Svend Berg

Dyrehavevej 1, Kolding - 3982... Deres direkte olieledning

SØNDERBORG

EHLERS KAFFE

Perlegade 70 - Sønderborg

Telefon 21157

Drøjhed

Fylde

Smag

VOJENS

Køb Deres møbler og tæpper, hvor udvalget er størst

CHR. SCHØNNING's boligmontering

VOJENS . TELEFON 41406

Spis mere OST,
ring så kommer Fællesen
Leverander til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029



ALBANI PILSNER

AARHUS

Alf Lideking
tandtekniker
NØRREGADE 2 · TLF.35874

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

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

Aarhus Chrom Teknik

V/ Knud Thiede

Rosenkrantzgade 1 - Aarhus C - Tlf. 26930

HERNING

DÜRRES DELIKATESSE

Østergade 3
Herning
Telf. 3136

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

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

ESBJERG



Salon »Chanet«

v/ J. H. Olesen

moderne hårpleje
individuel klipning
frisering-permanent

Nygårdsvej 47, Esbjerg
Telf. 26831

KALUNDBORG

MÆHL

Specialforretninger i Ure og Optik
Kordilgade 55, Kalundborg. Telf. 59 559

A. KISTRUP Steffensen ½

Alt i manufaktur
Kordilgade 36, Kalundborg. Telf. 387

E. BLOM

Slagtermester

Nørrealle 45, Kalundborg 1040

Kød - Flæsk - Paalæg - Dybfrosne Varer - Varerne bringes



Kalundborg Depot

v/ Folmer Hansen

Bøgevej 1, Kalundborg . Telf. 670

Lys Petroleum - Gasolie
Fyringsdiesel - Farvøet Benzin - Smørelie
Deres direkte olieledning . Telf. 670

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Fa. **KJÆR**



CHRISTENSEN

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

Alle-Salonen

v/ K. E. Hemmingsen

Nørrealle 57, Kalundborg . Telf. 1645

- alt i moderne hårpleje -
Permanent-Formskæring-Frisering
Særlig Afd. for Damer og Herrer

O. Blechingberg's Eftr.

Farve - Tapet - Linoleum - Tæpper

Kordilgade 69, Kalundborg . Telf. 62

ANDELSBANKEN

A.m.b.A.

Kalundborg Afdeling. Telf. 1111

Dora Christensen

Kød-Flæsk-Pålæg-Salater
kun 1. kl. Varer

Slagelsevej 70, Kalundborg . Telf. 702

Parfumeriet »Belle fleur«

v/ K. Larsen

Alt i toiletartikler-parfume bijouterie
Skibbrogade 55, Kalundborg. Telf. 498

Forlang Kalundborg Mejeri's

1. kl. mejeriprodukter

Slagelsevej 121, Telf. 159
Uds. Nørrealle 57, Telf. 1392
Skibbrogade 53, Telf. 732
Kordilgade 52, Telf. 235

Vore vogne kommer overalt i Byen

VARE-MESSEN
BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

Kalundborg Folkeblad

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverander til Feriehjemmet.

Leo Kæraa

v/ Lejf Andersen

exam. tandtekniker

Kordilgade 60, Kalundborg. Telf. 1035