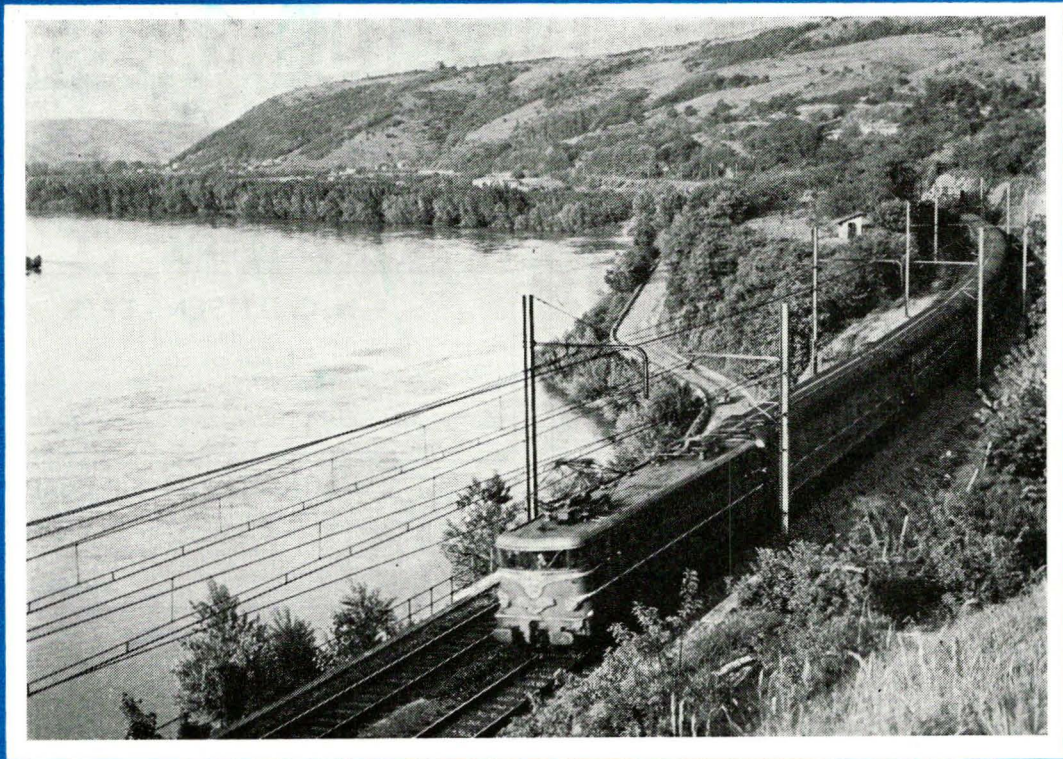


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 11 – 5. JUNI 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



Sko køber man i **FOX**  
skomagasiner

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

Tegn Deres forsikringer i  
Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning  
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes  
Henvendelse Karup 12 og Fulda 74 50 56

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

### LANGÅ

DSB,s personale anbefales:

**AAGE RASMUSSEN**

Manufaktur - Herreekviperung  
Langå - Telefon 85



**Stjernesalonen** v/ Sonja Jensen

moderne salon for hårpleje  
individuel klipning og frisering  
Bredgade 26 - Langå - Telefon 285

**BØRGE HENNINGSEN**

Slagter og Viktualier  
et godt sted at handle

Bredgade 22-Langå-Tlf. 12

**Aage Pedersen**

aut. installatør

Telf. Langå 203

### SLAGELSE

Cigarforretningen

**RECORD**

v/ Aage Jensen

Løvegade 39, Slagelse. Telf. 5216 34  
Tipsforhandler - Alle Dag- og Ugeblade

**Povl Friis Jensen**

Kørelærer

Ingemannsvej 1 - Slagelse  
Telf. 52 44 16

### NÆSTVED

Mal og bevar det De har!

**AXELTORVS FARVEHANDEL**

TORVESTRAEDE 3, NÆSTVED. TLF. 72 06 21

-man  
lægger  
mærke  
til ...



— godt tøj  
til fornuftige  
priser

# TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

### HERNING

**N. C. JENSENS EFTF.**

Jes Øst-Jacobsen

URMAGER OG GULDSMED

Telefon 507

HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv. Reparationer udføres



**KONDITORIET BREDGADE 7**

v/ Erik Sørensen

tag brød med hjem

hyggelige lokaler - god kaffe og brød

Herning - Telefon 26

### GRAASTEN

**Graasten - Salater**

er kendt og anerkendt fra Kongeåen til Elben

Telf. Graasten (046) 51330

### NYKØBING F.

**Cykelhandler OTTO PETERSEN**

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 8513 06

De førende mærker i cykler & knallerter

**Centralværkstedernes  
Marketenderi**

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

Driftsudvalget.

### HORSENS

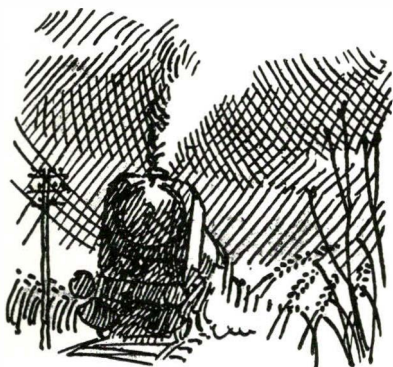
Vort kød, flæsk, pålæg  
køber vi hos

K. LYPKE SØRENSENS EFTF.

v/ **HENRY HOLM**

Beringsgade 1, Horsens

Telefon 25 897



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 11 - 64. ÅRGANG

5. JUNI 1964



### Indhold:

|  |     |
|--|-----|
| Internationalt arbejde .....                         | 163 |
| Persontog med bøssepiber ud af<br>hvert vindue ..... | 164 |
| A trip to Great Britain .....                        | 166 |
| London U-banestation flyttes ..                      | 168 |
| Overenskomst i Sverige .....                         | 170 |
| Erhvervslivets hvaler – og for-<br>brugerne .....    | 170 |
| Fra medlemskredsen – En berig-<br>tigelse .....      | 171 |
| Under DLF .....                                      | 171 |
| Personalia .....                                     | 171 |

### Forsidebillede:

»Le Mistral« i Syd-Frankrig



### 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.

## Internationalt arbejde

International Transportarbejder Forbunds jernbanemandskonference har været afholdt i Stockholm i dagene 27.–30. maj d.å. med deltagelse af knapt 100 repræsentanter fra hele verden.

ITF, som er fællesnævneren for det internationale arbejde med at forbedre de sociale og faglige vilkår for samtlige transportarbejdere, holdt meget apropos til disse bestræbelser sin jernbanemandskonference i det land, som måske først og fremmest af alle de tilsluttede medlemslande er nået længst på det arbejdsmæssige, sociale og faglige område.

Ved åbningen af konferencen fik dette også sin særlige understregning gennem trafikminister Skoglund's tale, hvoraf fremgik, at man i den svenske rigsdag behandlede et forslag til trafiksamordning i Sverige, et initiativ f.eks. også Danmark burde tage ved lære af.

Konferencen beskæftigede sig – udover sektionens almindelige virksomhed – med de omfattende undersøgelser, der er foretaget på områder som social tryghed gennem forsikringsforetagender under organisationernes indflydelse, de faglige rettigheder samt forebyggende foranstaltninger til undgåelse af ulykker i jernbanemændenes daglige arbejde. Derudover toges gennem resolutioner til de pågældende landes regeringer afstand fra arrestationen af de ledende i Tanganyikas fagbevægelse og den spanske regerings manglende imødekommenhed overfor bedring i de spanske jernbanemænds slette sociale vilkår. Man tilsluttede sig principperne i vejtransportarbejdernes ønsker om ensartede bestemmelser og begrænsninger i lastbilers vægt og dimensioner i international trafik, bedre uddannelse af chaufførerne, ændret arbejdstid og tryggere sociale kår. Og endelig sluttede man op om en resolution i forbindelse med de europæiske jernbaners arbejde på at indføre automatisk koblingsystem i tog, idet man erkender, at dette giver færre ulykkestilfælde i det farefulde koblingsarbejde, men man vil til gengæld sikre sig, at overgangen til automatisk koblingssystem ikke medfører ringere lønmæssige vilkår for det berørte personale og at ingen afskediges eller pensioneres med nedskåren pension.

Der udføres af ITF's sekretariat et omfattende og dygtigt arbejde med tilvejebringelse af det materiale, som lægges til grund for en sådan konferences beslutninger. ITF nyder stor respekt i alle verdensdele, og det kan ubeskedent siges, at som faginternational indenfor den frie faglige internationale (FFI) er den så absolut den stærkeste. De henstillinger og protester, som udgår fra ITF, sætter man sig ikke umiddelbart overhørig. Skandinavien er fagligt og socialt blandt de bedst stillede, og umiddelbart henter vi ikke fordele herigennem; men som noget meget væsentligt slutter vi op om soldariteten ud over grænserne, på tværs af alle skel. Vi er transportarbejdere med samme interesser uden hensyn til sprog og farve – vi vil sammen hjælpe hinanden til bedre sociale og faglige vilkår. Og her er vort stæde en spore og hjælp for andre gennem fredeligt, uselvisk udviklingsarbejde.



# Persontog med bøssepiber ud af hvert vindue

## *Jernbanen erobrede Det vilde Vesten og blev bøflers og indianeres undergang*

Næst efter ildvandet var ildhesten sikkert det vigtigste våben, der blev brugt til erobringen af Det vilde Vesten i Nordamerika. Jernbanen, som indianerne kaldte »ildhesten« eller »damphesten«, åbnede, hvad man den gang kaldte »den store amerikanske ørken« for kolonisation. Den forbandt med en uanet hurtighed øst med vest og sikrede derved USA den varige besiddelse af de fra Mexico erobrede områder, især guldlandene Californien og New Mexico, som ellers kunne have været vanskelige nok at holde fast på, da såvel den spanske befolkning som de indvandrede amerikanske guldgravere havde mere lyst til at leve i en slags anarki end at underkaste sig regeringen i Washington. Men den mest afgørende forandring, banen fra Missouri til Stillehavskysten førte med sig, var kolonisationen af de uendelige sletter mellem Mississippi og Rocky Mountains.

Et område, som selv af mænd, der som kyndige var sendt ud for at undersøge og beskrive det, blev skildret som en ørken, hvor kun omstrefjende indianere kunne opretholde livet.

Ud fra den samme opfattelse af landets værdiløshed rådede mange, blandt dem særdeles indflydelsesrige politikere, fra at bygge en jernbane til Stillehavskysten.

Jernbanen kom, mest af militære og politiske grunde. Det var i hvert fald grundene til, at regeringen støttede de private selskaber, som byggede den. Men de private jernbaneselskaber havde bedre øje for, hvad præriernes jord ville blive værd, når jernbanen var ført igennem.

### *Jernbane – blod – og tårer*

Pacific-jernbanen kostede blod, og landets oprindelige befolkning kostede den tårer. For den betød de frie indianeres undergang.

Det forstod de meget hurtigt efter, at de første spadestik til jernbanen var gjort, og derfor kæmpede de så

ihærdigt mod forberedelserne til, at »ildhesten« kunne bruse frem over deres prærier, at bygningen af jernbanen, og brugen af den i de første år, er omgivet af en barsk, på mange måder fængslende romantik.

Der blev brugt seks millioner sveller til 2500 kilometer jernbane. Og hver svelle på strækningen over prærien blev lagt af mænd, som havde en skudklar riffel liggende ved siden af sig. De måtte arbejde i dækning af signaltårne, hvorfra der blev givet signal, når fjerprydede, krigsmalede rødhuder nærmede sig i rasende ridt. Så smed jernbanearbejderne hakke og spade, gik i ly af vogne og skråninger, og håbede på, at tropperne ville nå frem fra det nærmeste fort.

På den strækning, der var færdig, kørte forrådstog og tog med nye arbejdere. Først prøvede indianerne at standse dem ved at spænde tove af sejgt bøffelkind tværs over skinnerne og lade mange stærke mænd holde i hver ende.

### *Bøffeludryddelsen begynder*

Da det gik op for dem, at lokomotivets dampkraft var stærkere end deres kraftigste mænd, gik de over til at bryde skinnerne op. Det var betydelig mere virkningsfuldt. Forrådstogene kørte heller ikke hurtigere, end at indianerne på nogle strækninger kunne ride ved siden af dem og skyde på dem.

Desuden havde de ofte held til at ødelægge de forrådsdepoter, og depoter med jernbanemateriel, som var anbragt, hvor arbejdet fandt sted.

Det var en meget stor opgave at skaffe mad til de mange mænd, ingeniører og arbejdere, der skulle til for at bygge banen, og til soldaterne, som skulle beskytte dem. Forsyningen med forrådstog var ikke alene usikker, men selv i heldigste fald ganske utilstrækkelig.

Man måtte prøve på at »leve af landet selv«. Og dette betød begyndelsen til den nedslagting, omtrent

fuldstændige udryddelse, af præriernes utalte millioner af bisonokser, Pacific-banen førte til.

Jernbaneselskaberne lejede øvede bøffeljægere til at skaffe proviant. I mange hold drog jægerne ud på prærien. Hvert hold bestod af hestevogne, til at læsse kødet på, riffel-skytter til at forsvare vognene, og de beredne jægere.

Når man havde opdaget en flok bøfler – hvilket på det tidspunkt ikke var ret vanskeligt, da man undertiden næsten ikke kunne se prærien for bøfler – blev vognene kørt sammen i en vognborg, som forholdsvis nemt kunne holdes mod angreb.

### *På bøffeljagt for jernbanens skyld*

Jægerne red så løs på bøflerne. Der fandtes to jagtmåder. Den ene bestod i, at man ganske simpelt angreb hjordens bagtrop, drev bøflerne til at galopere sanseløst afsted, fulgte i hælene på dem og hele tiden skød de bageste.

Den anden var lidt mere udspekuleret. Det var den, der blev indført af Buffalo Bill, den historiske »præriehelt«, som var en af jernbaneselskabernes ledende bøffeljægere. Den gik ud på, at jægerne delte sig, nogle satte bagfra fart og forskrækkelse i bøflerne, og drev dem i den ønskede retning, mens andre nåede op på siden af hjordens fortrop og gjorde lyst i den.

Derved opnåede man for det første at nedlægge flere bøfler over en kortere strækning, hvilket var en fordel, når vognene kørte frem, og mandskabet skulle i gang med at flå og partere bøflerne. For det andet skød man flere unge køer og kalve, som løb i fortroppen, mens de tungere tyre kom bagefter. Og derved fik man det yngste og bedste kød.

Efterhånden som baneanlægget skred frem blev blodbadet på bøflerne stort. Indianerne, som hovedsageligt levede af dem, så med god grund en fare i dette, og det blev et

livsfarligt arbejde at være bøffeljæger for jernbanen.

Særlig galt blev det under den nordamerikanske borgerkrig, da de fleste af de tropper, der skulle beskytte jernbanebyggeriet, blev kaldt til fronten. Arbejdet var ved at gå helt istå. Da indianerne opdagede, at der ikke var mange soldater tilbage, angreb de i større og større mængder. Arbejderne kunne ikke nå at arbejde, så ofte måtte de lægge riflen til siden. Landmålere og bøffeljægere, som bevægede sig udenfor og foran linien, kom ofte ikke tilbage, og modsat greb alle, der havde med jernbanen at gøre.

#### *Den farligste fjende*

Banens farligste modstander var sioux-høvdingen »Siddende Tyr«. Han var både kriger og statsmand, og han forstod bedre end nogen anden, hvor farlig jernbanen ville blive for hans folk. I flere år sinkede han og hans allestedsnærværende krigere dens fremskridt.

Da det så værst ud, fandt en amerikansk officer, der var lige så snedig som den røde høvding selv på et råd, der for en tid skaffede luft. Han overtalte pawnee-indianerne til at erklære sioux'erne krig. Pawnee- og sioux-folkene var fra gammel tid fjender, og pawnee-indianerne har altid rost sig af, at de var den eneste større indianerstamme, som aldrig havde været i krig med de hvide amerikanere.

Det gik hårdt til i krigen mellem de to indianerfolk, og i mellemtiden skred jernbanen frem.

Den havde allerede under sin vækst den betydning for erobringen af det amerikanske vesten, at den delte præriens bøfler i to kæmpehjørde, en sydlig og en nordlig. Det blev lettere at få bugt med bøflerne – og derved med indianernes modstand mod kolonisationen. For dem kom jernbanen til at varsle sult indtil valget mellem underkastelse eller udøen.

Vældig fart tog bøffelslagteriet, da der begyndte at køre tog på de færdige strækninger. Passagererne kedede sig på den lange tur og fordrev tiden ved at skyde ud af vinduer-

ne på bøflerne, som græssede langs linien. Sportsjægere blev transporteret til jagtstederne og nedlagde bisonokser i massevis. Fabrikker i det civiliserede østen opdagede, at bøffeltunger er en lækkerbidsken, og der kunne laves industri på at sælge dem i de store byer.

Der var et umådeligt spild, da kun lidt, eller slet intet, af de dræbte bøfler blev udnyttet, og langs jernbanens vej lå bøffelskeletterne som tegn på en amerikansk dyreraces undergang, der var prisen for en af teknikens store triumfer.

#### *Galskab i triumfens øjeblik*

For det er næppe med urette, amerikanerne regner fuldførelsen af den første pacific-jernbane for en af de tre vigtigste begivenheder i USAs historie. De to andre er uafhængighedserklæringen i 1776, som betød løsrivelsen fra England, og ophævelsen af negerslaveriet i 1865.

Banen fuldførtes i 1869. I 1862 havde regeringen godkendt planerne om at bygge den, og i 1863 blev det første spadestik gjort ved Sacramento i Californien. Banen blev bygget af to private selskaber. Det ene begyndte vestfra, fra Californien, og det andet arbejdede sig frem østfra, fra Missouri. Staten gav selskaberne et tilskud på en milliard dollars, og i tilgift fik de ejendomsretten til land langs linien, for hver kilometer jernbanelinie 800 ha land.

Triumfen i 1869, da skinnerne fra øst og vest mødtes, var i sidste øjeblik ved at blive til noget af en komedie. Da man på det tidspunkt kunne øjne enden på det lange, trælse og farefulde arbejde, blev begge jernbaneselskabers arbejdere så ivrige, at de i stedet for at lade skinnerne mødes, byggede videre hver for sig, forbi hinanden. Selv lovgiverne kunne ikke standse denne rasende arbejdsiver, og inden det lykkedes de to selskaber at få arbejderne til at holde inde, var der bygget dobbeltspor over en strækning på 360 kilometer.

Men 10. maj 1869 kunne man endelig fejre, at nu lod det sig gøre at køre med jernbane gennem hele det nordamerikanske fastland.

#### *Farligt at være passager eller togmand*

Den færdige jernbanes første år forløb ikke helt fredeligt, sålidt som dens tilblivelse havde været fredelig. På prærien vedblev indianerne længe at ride om kap med togene og beskyde dem, at klatre op på tagene og at entre lokomotiverne for at koble dem løs fra vognstammen. Alle jernbanepassagererne måtte være bevæbnet, og der var altid tropper klar til udrykning fra forterne.

Wild West-romantikken ved den tids togrejser øgedes af en ny fare, der dukkede op. Togrøverne blev en plage. Der var bander, der tog togrøveri op som et nyt erhverv. De brugte mange fif i deres håndtering, undertiden stjal de signallygter, stillede sig op på linien og fik lokomotivføreren til at standse toget, fordi han troede, lygterne betød, at der var hindringer på skinnerne.

Men den tids togrøvere må have været af en anden støbning end senere tiders bilgangstere, for selv om der blev skudt en mængde skræmmeskud, var det sjældent, der flød blod.

Nu byder togrejsen fra kyst til kyst ikke mere på den slags male- riske overraskelser. Togrøvernes efterkommere laver hold up på bilvejene, indianerne sørger på reserverne over de jagtgrunde, banen tog fra dem – eller de går på universitetet, bliver læger, sagførere, ingeniører, officerer – eller de er blevet oliemillionærer, som let tilbage- lænet i bilen, dampende på den store femdollar-cigar, siger til den uniformerede hvide chauffør: »To the wigwam, James!«

Der er faldet ro over landet. Det gælder ikke længere, hvad man i 1840 regnede ud, at så længe en jernbane løb over prærierne, måtte der til stighed være 10.000 soldater på vagt for at beskytte dem.

#### *Tilbage til fortiden –*

Blandt passagererne, som fra luk- sustogets platform nyder udsigten, er måske en efterkommer af den mand, som i 1830 prøvede på at sælge aktier til en Pacific-jernbane. Han blev anset for at være adskilligt mere tosset end de forretningsfolk, som nu



sælger fortrinsbilletter til rejser til månen.

--- Men een ting er ved at vende tilbage fra fortiden. Der er ikke helt usandsynligt bøffeljægere med toget. Efter lange tiders fredning er de sidste rester af bisonokser, som undslap det store blodbad, jernbanen satte i gang, blevet til så mange, at det kan tillades at skyde nogen få af dem,

uden at der igen bliver fare for udryddelse.

Det er en dyr spøg at være bøffeljæger i dag. Jagttegnet koster omkring 40.000 kr. Og så må man kun skyde en eneste bison. Til gengæld behøver nutidens bøffeljæger aldrig at føle efter, om indianerne har taget hans skalp.

Otto Walsted.

## A trip to Great Britain

Hamburg, Rotterdam, Haag, Hook v. Holland, Harwich, London, Edinburgh og retur på i alt 9 døgn, mere kan næppe nåes, medmindre der er »ret igennem« hele vejen, men det var der heldigvis ikke. 34 friske lokomotivmænd fik her en virkelig oplevelse på denne pragtfulde tur ledet af 2 herlige mennesker, nemlig N. K. Jensen og Svend Suneson, der på deres humørfyldte måde klarede enhver situation i stiv arm. At beskrive turen i enkeltheder ville blot føre til en fordobling af bladets sideantal det første halve år med deraf følgende merudgifter for lokomotivmændene, hvilket ifølge senere artikler i bladet ikke kunne bæres, hvorfor det her skal være et meget stærkt koncentrat af turen.

Onsdag den 22. april 1964 kl. 16.02 mødtes i Hamburg lokomotivmænd fra 1. og 2. distrikt for atter at skilles samme sted torsdag den 30. april kl. 14.13, efter i disse 9 døgn at have givet hinanden en oplevelse, som sent vil blive glemt, ja, måske var det vor livsoplevelse.

Efter ankomst til Rotterdam nord den første dag indlogeredes vi på »Laurens hotel«, hvorfra vi den næste formiddag i bus kørte på seightseeing. Under denne fik vi et stort indblik i et velfriseret byliv med velovervejet byplanlægning som fundament for det nye Rotterdam, der opbyggedes efter krigsårenes gru, som endnu anedes visse steder. Denne tur strakte sig gennem Delft til Haag, hvorved vi blandt andet havde lejlighed til at se de for Holland så karakteristiske kanaler, hvis niveau er højereliggende end de omkransede markers, samt den eftertragtede miniatureby »Maddurodam«, som i sig selv er en ople-

velse, dog må jeg ikke glemme at nævne besøget i Fredspaladsets smukke bygninger.

Samme aften rejste vi til Hook v. Holland, hvor vi indskibedes på færgen. Efter en god nats søvn indtog vi i toget fra Harwich til London, den for englænderne så særegne Breakfast, bestående af Orange Juice, æg og bacon, ristet brød og marmelade med te eller kaffe til. Dette morgenmåltid indtog vi med velbehag hver morgen i England.

Vel ankommet til London blev vi afhentet i bus, der kørte os fra Liverpool str. st. til »Mount Pleasant hotel«, hvor bagagen blev afleveret. Derefter gik turen til British Railways Great Eastern Lines depot ved navn Finsbury Park, hvor diesel-lokomotiverne gennemgik de rutinemæssige eftersyn. Efter en kort velkomst af depotets chef blev 4 ingeniører stillet til vor rådighed under den efterfølgende omvisning, hvor vi fik lejlighed til at borde alle Great Eastern Lines 7 forskellige maskintyper fra English Electric maskinen med 350 hk til Napier Deltic maskinen med sine 3.300 hk. Bemærkelsesværdigt var det at høre samtlige ingeniørers påstand om hydrauliske lokomotivers dårlige økonomi rent reparationsmæssigt, hvorfor man af samme grund ikke havde flere af disse maskintyper tilbage hos Great Eastern Line.

Som prikken over i'et blev serveret en overordentlig splendid Dinner på Great Eastern hotel med maskinchefen for British Railways Great Eastern Line mr. Miller som vært.

Den følgende dag var vi på seighthseeing i London, hvor vi havde mulighed for at beundre de prægtige og

særprægede gamle bygninger samt de mange mindesmærker. Denne tur sluttede i Madame Tussaud's vokskabinet, hvis indhold simpelthen er ubeskriveligt. Resten af dagen var til fri rådighed og blev udnyttet til fulde af alle.

Næste dag stod i togrejsens tegn, idet vi afgik fra Kings Cross st. i London kl. 10.00 med The Flying Scotsman, som på grund af reparation af banen var omlagt, hvorved der opstod en forsinkelse på 3,15 timer.

På grund af nævnte forhold ankom vi først til Edinburgh kl. 19.15. Efter indkvarteringen samt en hurtig middag på »Royal Circus Hotel« kørtes vi til den skotske jernbaneklub, hvor vi blev modtaget af næstformanden Mr. P. McCubbin, der udtrykte håbet om et godt og interessant ophold i Edinburgh for os samt fortsat godt samarbejde, organisationerne imellem fremover. Resten af aftenen tilbragte vi i jernbaneklubbens villa, der i øvrigt minder lidt om Hellerupvej, men også kun lidt, for her var bardisk, hvorfra der blandt andet serveredes øl og whisky for cirka 3 d. kroner pr. glas (et værelse mage til har jeg aldrig kunne finde på Hellerupvej). I øvrigt havde vi en dejlig aften blandt vore skotske kolleger og kammerater.

Mandag formiddag var vi inviteret til Edinburgh rådhus, hvor vi efter en rundtur i byen blev modtaget af en skotsk kollega, der var medlem af byrådet.

Efter en rundtur i rådhusets mange gamle, men smukke sale, samledes vi i et meget stort kontor, hvor Lord Provost af The City of Edinburgh bød os velkommen til byen og udtrykte håbet om gensyn med danske lokomotivmænd i fremtiden. Ligeledes udtrykte Lord Provost sin glæde over som Edinburghs førstemand på denne måde at medvirke til yderligere at fremme de venskabelige forbindelser mellem Scotland og Danmark. Svend Suneson takkede på vore vegne, hvorefter Lord Provost inviterede på te i kontoret. Resten af dagen var disponibel og blev udnyttet til sidste minut.

Tirsdag var vi på seighthseeing i det skotske højland. En pragtfuld tur, man kunne unde alle at opleve. I løbet af dagen gjorde vi et ophold på

en højtbeliggende plet, hvorfra der var en ubeskrivelig smuk udsigt, en udsigt der af skotter betragtes som hellig, idet den store skotske digter og poet Walter Scott på sit dødsleje forlangte endnu engang at indfange denne vidunderlige udsigt. Dette lykkes virkelig før denne store skribent udåndede.

Onsdag kl. 10.00 afrejste vi med The Flying Scotsman fra Waverly st. Edinburgh. Efter 6 timers kørsel, hvorunder vi målte hastigheder på godt 148 km/t, ankom vi til Kings Cross st. i London kl. 16.00 præcis,

hvor vi havde et ophold på godt 4 timer, før rejsen fortsatte hjemefter i ét stræk med afgang fra Liverpool str. st. kl. 20.10.

I Hamburg sagde vi farvel til vore venner fra 2. distrikt efter 9 begivenhedsrige døgn.

Når jeg sluttelig udtrykker min hjerteligste tak til Svend og Nold, der som leder udførte et stort, men humørfyldt stykke arbejde, samt til den resterende del af oplysningsudvalget, er det med en overbevisning om, at alle de deltagende kammerater står bag mig i denne. *Simon.*

Der spares et så stort personale, at elektronmaskinen på godt tre år har indtjent sig selv.

### Elektronisk vognkontrol

Den britiske transportkommission har anskaffet elektroniske registreringsapparater, som er anbragt ved siden af sporene og kaster strålerne mod en kodetavle, der er placeret i akselhøjde på godsvognene. Når togene passerer, registreres vognnumrene og lastens beskaffenhed og mængde, der er anført på tavlen. Man har derved hele tiden kontrol med vognløbet.

### »Den flyvende skotte« 100 år.

Det er ikke mange tog i verden – bortset fra den nu forsvundne Orient-ekspres, der har opnået en sådan popularitet som Englands »Den flyvende skotte«. Forbindelsen mellem London og Edinburgh i Skotland har rundet de hundrede år.

Da man startede, tog det toget 10 ½ time at tilbagelægge den ca. 632 km lange strækning fra King's Cross Station i London til Edinburgh.

I dag køres den samme strækning på rekordtiden 6 ½ time. Toget bliver trukket af det stærke diesellok, Deltic litra 9000, som er på ikke mindre end 3300 hk og kører den lange tur med en gennemsnitsfart af 105 km i timen.

I dag som for hundrede år siden afgår »Den flyvende skotte« henholdsvis fra London og Edinburgh kl. 10.00. Der er tradition over gamle England! I dag byder »Den flyvende skotte« sine 374 rejsende på al tænkelig komfort og medfører selvfølgelig spisevogn og bar.



### »The Bristolian« kører 480 km hver dag

Her er et billede af det berømte engelske tog »The Bristolian«, som kører mellem Plymouth, Bristol og London med en gennemsnitsfart på 112 km i timen.

Om eftermiddagen kører »The Bristolian«, hvis maksimale hastighed er 145 km/t og er på 2280 hk, toget tilbage til Bristol. Her overtager maskinen et andet tog, som køres til Plymouth.

Det daglige antal kilometer, dette diesellok tilbagelægger, er 480.

### Elektronhjerne lægger togplan

British Railways østregion har anskaffet en datamaskine eller såkaldt elektronhjerne hos firmaet Ferranti Lmt. af typen Pegasus 11. Denne maskine er i stand til at lægge køreplaner, når den bliver »fodret« med det nødvendige grafiske materiale, og den udfører planerne på forbløffende kort tid.

### Tog på 2,6 km's længde

Vi har tidligere meddelt, at det amerikanske jernbaneselskab Southern Pacific bestilte ialt 15 store diesellok hos Krauss-Maffei i München.

De 13 er nu leveret, og det er første gang i USA's jernbanehistorie, at man har ladet bygge lok udenlands. Her er maskinernes data: 4.000 hk, længde 20 meter, vægt i tjenstfærdig stand 162 ton, bredde 3,3 m og højde 4,8 m. Maksimal hastighed 113 km i timen. Lokene kører bl.a. i Sierra Nevadas bjergland og op i 2100 meters højde. Man sammenkobler her tre maskiner, hvorved de bliver i stand til at trække tog på 4–5.000 ton og i lavlandet på 6.000 ton.

Det svarer til en toglængde på indtil 2,6 km.





# London

## U-banestation flyttes og flere »salvvogne« anvendes

Trafikpresset i forretningskvarteret i City er nu så voldsomt, at London Transport har besluttet at flytte en af de mest benyttede stationer, Tower Hill, fra dens nuværende plads vest for den 900-årige borg, Tower of London (grundlagt af Vilhelm Erobreren i 1078 over resterne af Londons egentlige grundlæggere – romernes – by, Londinium) til en ny bygning øst for borgen.

I myldretiderne bruges de tre City stationer – Cannon Street, Monument og Tower Hill – af flere og flere rejsende som følge af mange nye eller udvidede kontorbygninger her.

Ekstratog er i stigende grad nødvendige for at klare trafikken gennem de tre stationer, hvor det årlige passagerantal siden 1955 er steget over to millioner.

Flytningen vil koste selskabet et beløb, der svarer til 35 millioner kroner.

Tower Hill vil derefter ikke blot komme Fenchurch Street endestatio-

nen for Tilbury–Southend el-linjen nærmere og medvirke til bedre service på stationerne, men tillige lette presset i Tower Hills billethal. Arbejdet indledes til efteråret og ventes at blive fuldført i løbet af tre år.

Bag selskabets beslutning ligger statistiske beregninger, der anslår, at nybygninger og udvidelser i City-området samt kontorby i de næste ti år vil øge presset på u-banestationerne med yderligere flere millioner rejsende foruden den fortsatte virkning på Tower Hill og Cannon Street stationerne af elektrificeringen på østregionens London–Tilbury–Southend linje samt voksende trafik på sydregionens linjer.

Tog, som hidtil har haft endestation på en fjerde City station, Mansion House, vil fremtidig fortsætte til den nye Tower Hill, som får flere perroner og udstyres med apparatur til returkørsel. Derved vil flere tog kunne betjene de tre andre stationer, og

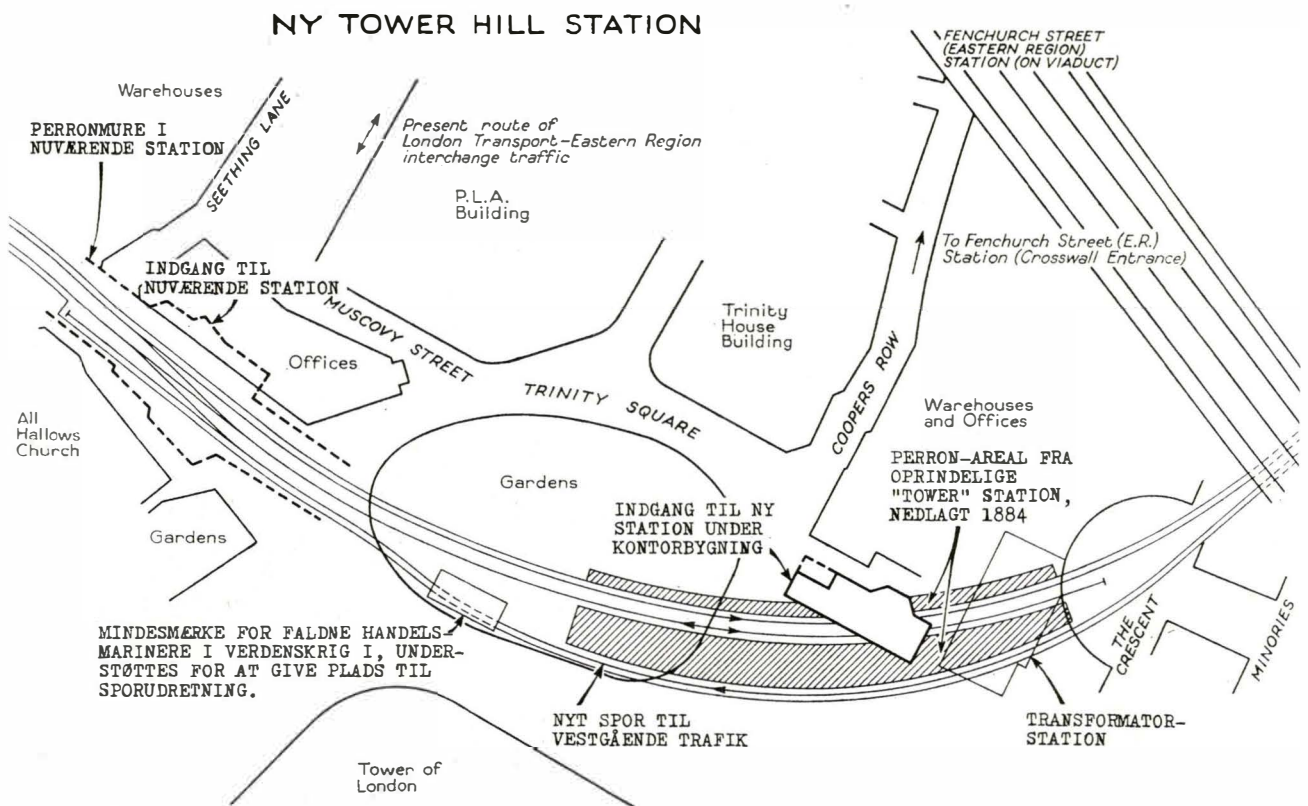
jævnere fordeling af passagemængden i myldretiderne bliver resultatet.

Når den nye Tower Hill station åbnes på østsiden af pladsen, Trinity Square, vil den nuværende station mod vest blive lukket.

Den nye station kommer til at ligge 2–3 minutters gang fra Crosswall indgangen til Fenchurch Street British Railways endestation. Fodturen for de tusinder af passagerer, der daglig skifter mellem de to stationer, bliver en trediedel kortere.

### Kontorbygningen får u-banestation i kælderens

Den nye station opføres på samme sted som den oprindelige »Tower« station, der blev nedlagt i 1884 efter i to år at have fungeret som midlertidig endestation på det dengang private Metropolitan Railway selskabs linje, mens den nuværende Tower Hill var under bygning.





Store udvidelsesarbejder er nødvendige i forbindelse med flytningen – således vil en af u-banens transformatorstationer her blive anbragt udelukkende på piller. Og det imponerende monument for handelsmarinens faldne i verdenskrig I har fået en underbygning med henblik på udretning af dobbeltsporet.

Særlige forholdsregler blev truffet ved projekteringen af en lige færdigbygget kontorbygning på østsiden af Trinity Square, idet den nye station kommer til at ligge i kontorhusets kælder. London Transport har lejet stueetagen, hvor det er meningen at indrette billethal.

#### *Flere »sølv«vogne*

Et andet led i udviklingsprogrammet er London Transports beslutning om at indsætte flere aluminiumsmalede vogne i driften.

Stort set er »sølv«vognene et eksperiment til sammenligning med de hidtil rødmalede u-banevogne.

Aluminiumsvognenes fordele skulle være mindre vedligeholdelsesudgifter, der menes at ville opveje den

noget dyrere al-behandling. Man har foreløbig beregnet, at al-overfladens større slidstyrke vil nedsætte perioden mellem vedligeholdelsesarbejderne fra ca. 400.000 km (fem år) til 440.000 km (fem år og seks måneder).

I øjeblikket benyttes fire typer »sølv«vogne: R 38 og R 47 har stålkonstruktion, men i 1949 lanceredes R 49, der var den første, umalede letvægtsvogn af aluminiumslegering bygget i større antal i England. I 1959 fulgte yderligere 13 vogne af aluminiumslegering, R 59, som også umalet blev indsat i driften, mens adskillige stålvogne af typerne R 38 og R 47 blev malet med aluminiumsfarve.

De al-malede stålvogne har vist sig at have stor holdbarhed, hvilket er hovedgrunden til beslutningen om at bestille flere af disse vogne. Siden man gik over til al-typen er over 50 vogne blevet sølvfarvet. De rejsende vil fortsat se både de gamle, rødmalede og de nye, sølvfarvede vogne på linjerne – malearbejdet ventes ikke afsluttet før i 1968 efter nuværende plan – men London Transport oplyser, at det endelige mål for denne side

af udviklingsprogrammet er et enten-eller: kun rødmalede vogne eller kun aluminiumsvogne på u-banen. I denne forbindelse meddeler selskabet, at man har bestilt for 45 millioner kroner nye vogne af aluminiumslegering specielt til Victoria linjen, der er under bygning. Ordren omfatter 244 vogne, halvdelen motorvogne, der skal udgøre de 30 8-vogns tog man behøver til den nye u-bane, iberegnet reservevogne. Yderligere kontrakter for supplerende udstyr til vogne er under overvejelse.

Med de nye al-tog til Victoria linjen føres u-banens »new look« videre. Enkeltheder om konstruktion og udseende bliver i øjeblikket gennemgået af London Transports cheffingeniør og tegnere sammen med leverandøren, Metropolitan-Cammell Carriage and Wagon Co. Ltd. of Saltley, Birmingham. Foreløbig kan kun oplyses, at man i planlægningen tager hensyn til mulig indbygning af automatisk køremaskineri, hvis de igangværende forsøg med automatiske tog (tidligere omtalt her i bladet) viser sig at være tilfredsstillende.

*Tagge W. Jensen.*

## Roms historiske undergrund hindrer U-banens bygning

Roms trafikale problemer synes lige så evige som staden, og det samme forekommer debatten hos myndighederne om, hvorledes man bedst kan løse spørgsmålene. Gadetrafikken er på bristepunktet. Der eksisterer kun en meget lille undergrundsbane, og man tør ikke gå i gang med udarbejdelsen af et større projekt af hensyn til byens historiske undergrund. Der gemmer sig her stadig et væld af minder og bygningsrester fra oldtiden.

Hver gang, der skal foretages et nybyggeri eller udgraves en grund i Rom – og navnlig det sidste – må der indhentes speciel tilladelse hos myndighederne. Den skal være meget svær at opnå, og videnskabsmænd, arkæologer og historiker overvåger meget nøje sagen. Man er bange for at ødelægge noget dyrebart i lagene i Roms undergrund.

Dette er nok en af hovedårsagerne til, at man nu har rettet blikket mod en én-sporet højbane efter Allweg-princippet og mener, at denne vil være en udvej for Rom. Ganske vist har man planlagt bygningen af endnu et afsnit på undergrundsbanen, men om dette realiseres, er et spørgsmål, og man har vist stor interesse for Italiens første Allweg-bane, der blev bygget i fjor i Turino fra byen og 12 km ud til et udstillingsterræn.

Sandsynligheden taler for, at en højbane på én skinne også vil blive projekteret i Rom.

Forresten moderniserer Italiens statsbaner i denne tid deres rullende materiel, et led i den tidligere omtalte 10 års plan. Banernes ledelse har godkendt anskaffelsen af 20 nye el-lok af typen E 646, otte motorvognstog og 800 godsvogne af speciel fladvognstype. Bestillingen er afgivet til private industriforetagender i Italien, og indtil nu er bevillingen på 320 milliarder lire, som man regnede med skulle

dække de næste fem års anskaffelser, blevet overskredet med 50 pct.

I det første år af 10 års-programmet blev således bestilt 190 el-lok, 23 el-motorvogne, 280 diesellok, 12.991 godsvogne samt en del anden rullende materiel og endelig to færger. Den ene af dem »Erix« nærmer sig fuldendelsen og afleveres i løbet af sommeren.

### U-bane i Rotterdam 1967

I Rotterdam er man i gang med et vældigt baneanlæg, en undergrundsbane, som skal dække storbyen, der er så moderne, at den har fået tilnavnet »byen af i morgen«. Det skyldes, at omkring 80 pct. af Rotterdam måtte genopbygges efter krigen.

Udgiften til banen var anslået til 205 millioner gylde, men der vil blive tale om en overskridelse på 60 pct. Dette skyldes dels prisstigninger og dels en ændring af projektet, hvorved banenettet forlænges i byens sydlige del.

# Overenskomst i Sverige

Mellem det svenske arbejdsmarkedets to hovedorganisationer Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF) og Landsorganisationen (LO) opnåedes der den 7. april aftale om en ny toårig såkaldt central overenskomst, hvorefter lønningerne gennemsnitligt forhøjes med 1,3 pct. i 1964 og 3,4 pct. næste år. Overenskomsten berører direkte ca. 770.000 ansatte i virksomheder tilsluttet SAF, men får indirekte betydning ikke alene for alle fagforbund tilsluttet LO, men også for alle lønmodtagere på det svenske arbejdsmarked.

Overenskomsten omfatter også bestemmelser om en økonomisk godtgørelse i særlige tilfælde, et såkaldt afgangsbidrag, til ansatte, der afskediges som følge af virksomhedsnedlægning, industrisammenlægning eller produktionsomlægning. Bidragene skal udbetales til ældre arbejdere med lang ansættelsestid og skal finansieres ved, at virksomhederne til en særlig fond afsætter et beløb på 0,1 pct. af deres arbejds lønninger.

Herudover indeholder overenskomsten bestemmelser om opsigelsesregler og personlig opsigelsestid samt om permitteringsløn. Meningen er, at be-

stemmelserne om permitteringsløn skal indføres i de kollektive aftaler fra den 1. september i år, og der skal føres fortsatte forhandlinger om mere detaljerede regler om permitteringslønnsens udformning. Permitteringslønnen skal komplettere arbejdsløshedsforsikringen, således at den udbetales ved permittering en hel dag i normalt højst 10 dage pr. forsikringsår. Det er en forudsætning, at arbejderen har været ansat hos arbejdsgiveren i 9 måneder de sidste to år. Arbejderen skal stå til arbejdsgiverens rådighed og er forpligtet til at genoptage sit arbejde, når arbejdsgiveren bestemmer det.

Efter den centrale overenskomst mellem SAF og LO samlede interessen sig om lønforhandlingerne for statens tjenestemænd. Disse forhandlinger afsluttedes søndag d. 12. april, og resultatet blev, at lønningerne for ca. 300.000 statstjenestemænd bliver forhøjet med 3,5 pct. i 1964 og 4,8 pct. i 1965. Hertil kommer en række forbedringer for forskellige lavtlønnede samt kvindelige tjenestemænd, foruden adskillige opflytninger til højere lønningsklasser. Aftalen indebærer øgede lønningsudgifter for staten på omkring 400 millioner sv.kr. i 1964.

Er det da et skalkeskjul for andre manøvrer? Eller forhåbninger om lokal good-will?

Hvorom alting er: De store hvalers slag er voldsomt, men kort. Derefter følger fordøjelsestiden for den vindende part – den tid, hvori væksten foregår, indtil det næste slag skal slås.

*Går det ud over forbrugerne?* spørger en københavnsk middagsavis og rejser spørgsmålet, om ikke det voksende antal monopoldannelser bør medføre en styrkelse af Monopoltilsynets virksomhed.

*Det, der er sket i Helsingør, vil utvivlsomt fremkalde ængstelse i adskillige byer,* hedder det i et af de Berlingske blade, der udtaler håbet om, at historien om Wibroe's Bryggerier ikke kommer til at danne skole.

Frygten er utvivlsomt velbegrunnet. Kapitalkoncentrationen har vel også sine gode sider, men der er afgjort grund til betænkelighed ved koncentrationer af en størrelsesorden som dem, de nævnte eksempler viser – og vel at mærke koncentrationer uden for enhver demokratisk kontrol.

Hvis denne udvikling skal bremses, er der nok særlig grund til at være opmærksom på de forsvarsorganismer, som repræsenteres af de kooperativt drevne virksomheder. Det afhænger nu ganske af forbrugerne selv, om de passivt vil finde sig i, at det hele samles på nogle få hænder – der ovenikøbet ofte arbejder efter fælles forståelse – eller om de vil benytte sig af det kooperative alternativ.

Ellers ender vi en skønne dag der, hvor store samfundsgrupper er økonomisk afhængige – både som lønmodtagere og som forbrugere – af de samme store magtkoncentrationer, pyramider med een eller nogle få mænd i spidsen, selvstændige organisationer uden for forbrugernes indflydelse.

Den dag er det for sent at tænke på de spildte muligheder. De store hvalers kamp er endt. Sejrherren kan roligt og uforstyrret gå i gang med sit retmæssige bytte.

Og så bliver det slet ikke rart mere at være reje.

---

## Erhvervslivets hvaler – og forbrugerne

»Når de store hvaler slås, bliver rejerne ædt«.

Noget kunne tyde på, at vi er inde i en fase, hvor de store hvaler er i kamphumør, – og at det samtidig går ud over mange af rejerne.

Tag nu DFDS og Lauritzen. Hvad skete der egentlig forud for den 8. april, hvor landets fjerdestørste rederi satte sig så eftertrykkeligt på det trediestørste? Ad hvilke hemmelige kanaler førtes det slag mod solar plexus, som totalt lammede de først så kampglade gamle ledere af Det Forenede? Og hvad vil der ske nu, hvor en kapitalkoncentration opstår, der er så kraftig, at storkapitalist nr. 1, A. P. Møller, finder anledning til at advare mod følgerne af koncentration?

Eller tag Carlsberg-Tuborg-koncernens køb af det lille Wibroe. Umiddelbart betragtet ser det ud som en højst ejendommelig handel, når de to storbryggerier – der efter aftale deler i porten dette århundrede ud, og som tilsammen behersker mere end 85 pct. af ølsalget i Danmark – vil købe sig ind i et tilsyneladende fallitbo, der repræsenterer mindre end 1 pct. af ølsalget. Det samme beløb sat ind andre steder ville jo nok give et bedre resultat for storbryggerierne. Flosklen om at hindre udenlandsk opkøb må man naturligvis længere ud på landet med – for hvilket udenlandsk foretagende ville vel købe aktiemajoriteten i et gammeldags, forgældet bryggeri i stedet for at bygge et nyt moderne?



### En berigtigelse

Foranlediget af lederne i de sidste to numre af medlemsbladet er det vist nødvendigt at få rettet et par misforståelser.

Jeg har ikke et eneste sted, i mine artikler om vore løn- og pensionsforhold, luftet tanken om, at vi ikke skal »overholde og respektere en indgået lønftale, indtil vor tilslutning hertil er bristet«. Jeg har heller ikke stillet noget krav om, at organisationen skal optage forhandlinger om en ajourføring af vore lønninger midt i en indgået aftaleperiode, men tværtimod hele tiden henvist til forhandlingerne, der skal føres om disse problemer i 1965.

Når man gennem mine artikler har fået et indgående kendskab til min indstilling til disse alvorlige problemer, forstår jeg ikke, at man af min artikel »En ny lønningskommission« kan udlede, at jeg skulle være interesseret i nedsættelse af en lønningskommission på nuværende tidspunkt. For det er da indlysende, at ingen tjenestemand kan acceptere en sådan kommission nedsat på et tidspunkt, hvor vi har et meget stort løntilgodehavende. Det ville jo kun bevirke, at udbetalingen af dette tilgodehavende ville blive udskudt på ubestemt tid, da en lønningskommission erfaringsmæssigt arbejder meget langsomt. Derfor er der ingen divergenser i opfattelsen af dette spørgsmål mellem redaktøren og mig, selv om man forsøger at påvise en sådan. Vi må selvfølgelig have vort tilgodehavende udbetalt først, før der overhovedet kan blive tale om en ny lønningskommission.

Når jeg skrev, at »Holger Eriksens tankegang vedrørende nedsættelse af en ny lønningskommission må være vel begrundet«, var det jo i relation til en gennemgang af hele lønopstillingen, som har bevirket, at det er forbundet med overordentlige vanskeligheder for den enkelte tjenestemand at udregne sin egen løn. Men der stod intet i min artikel om, at jeg ville anse det for formålstjenlig, at lønningskommissionen blev nedsat nu.

Jeg har heller ikke »underbygget mine artikler med udtalelser fra politikere af forskellige farver for at tilkendegive, »at lokomotivmændene samler alt fra alle og tilslutter sig andres opfattelser råt og usødet«. Jeg har udelukkende citeret folketingsmand Holger Eriksen, som er socialdemokratisk ordfører i folketinget i tjenestemandsspørgsmål samt finansminister Poul Hansen. Så vidt mig bekendt er de da af samme farve og har et indgående kendskab til tjenestemændenes forhold.

Det er også svært at forstå, man nu vil lægge mig til last, at jeg bygger mine artikler på »almene kendsgerninger«. Det har da altid været sådan at det kendsgerningerne, der taler, hvorimod floskler og tomme fraser ingen som helst betydning har for klarlæggelse af problemer. Under alle livets forhold er det nu engang kun kendsgerningerne, der er i stand til at overbevise og skaffe resultater.

Det er heller ikke rigtigt, når man vil prøve at give det udseende af, at jeg afskyer statistikker.

Nøjagtigt udarbejdede statistikker er nemlig også kendsgerninger. Det er de kendsgerninger, organisationerne bl.a. lægger foran finansministeren, når de vil underbygge kravet om højere løn. Her hjælper det heller ikke, man kun møder op med tomme fraser. Jeg gav også kun udtryk for, at det er unødvendigt for mig at have store statistikker for at se, der er noget helt galt med vor lønmæssige udvikling. Men dermed har jeg så sandelig ikke sagt, at jeg ikke ville hilse det med den største tilfredsstillelse, hvis Dansk Lokomotiv Tidende ville bringe sådanne statistikker, så vi kunne se, *hvor* galt vor lønmæssige udvikling i grunden er.

S. Juul Madsen.



### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes. Er bortrejst.

H. C. E. Christoffersen,  
lokomotivfører, København Gb.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 8. juni frabedes venligst. Er bortrejst.

S. T. Stenkviist,  
lokomotivmester, Brande.



Pensioneret lokomotivfører N. J. Thomsen, Sæbyholmsvej 39, Valby, født d. 11/4-1896, er afgået ved døden d. 17/4-64.

Pensioneret lokomotivfører M. V. Andersen, Hostrupsvej 8, t. th., København V., født d. 18/4-1885, er afgået ved døden d. 20/5-64.

## MEDLEMSLISTEN

Indmeldt 1/5-64.

Lokomotivfører M. H. Jensen, Aarhus H.

*Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/5-64.*  
Pensioneret lokomotivfører P. H. S. A. Ovesen, Baldervej 57, Fredericia.

Pensioneret lokomotivfører A. J. Lassen, Mozartsvej 9, København SV.

Pensioneret lokomotivfører Johannes Nielsen, Hesselgade 12, Nyborg.

### Sygekassen

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse praktiserer fra 1. juni d.å. ørelæge H. Rask Sønderborg i samarbejde med overlæge S. F. Nielsen, Jernbanegade 22, Esbjerg.

Øjenlæge Svend Diemar, hidtil Herning, praktiserer nu Kystvej 1, Grenå.

## Vi bygger op

Alting gror omkring os i denne tid. Det ved enhver haveelsker, der følger sine blomster og planter. Det ved ethvert par forældre, som i disse uger ser, hvorledes børnene entrer nok en klasse opad, ser, hvorledes de unge tilegner sig ny viden, nyder godt af en uddannelse, som vi alle nok ønsker yderligere udbygget. At det gror også lovgivningsmæssigt, ved enhver, der læser, hvad aviserne fortæller om til-lægspension, bolig- og skattepolitik. Vi bygger op, vi forbedrer og det på stort set alle fronter.

Men vi er også nogle, der først og fremmest genopbygger, udbedrer, hvad skæbnen har slået i stykker. Dette siger jeg i og for sig ikke for at klynke, for også det at genopbygge er en positiv ting. Vi har i Dansk Blindesamfund, for det er jo det, jeg vil fortælle om, sidste år aflagt 4000 besøg landet over hos mennesker, der er slået ud, og hvert sted er vi begyndt igen at bygge op.

Det kan være ganske små ting. Det kan være, vi bare har lært en mand at finde rundt i sin stue eller har lært ham at spille kort, lært en husmoder at arbejde ved komfuret, lært en ung at bruge sine hænder eller lært et barn at lege.

Det kan også være, at vi har skaffet et båndapparat, så manden igen er begyndt at kunne læse, lytte til bøger, der er indtalt på bånd. Det kan være, hjælpen bestod af et rekreationsophold eller otte dage på kursus, hvor hensigten var at gøre deltagerne fortrolige med at løse fritidens problemer, det kan også have været fremskaffelsen af plads på et plejehjem eller vi kunne måske yde en økonomisk hjælp i et hjem, der endnu bar tydelige spor af katastrofen: det tabte syn og det mistede arbejde. Det kan endelig være en lejlighed, rammen om en hverdag, som nødvendigvis må leves inden for hjemmets fire vægge. Sådant genopbygger vi, hjælper den enkelte igang, og det er en såre positiv ting, et lige så lykkeligt arbejde som det at bygge et hus, hvad vi forresten også gør.

Vi er kun en lille gruppe i et lille land, 6-7000 mennesker, hvoraf vi kender de 5000, og det vil formentlig sige næsten alle voksne. 60 pct. er fyldt de 60, men hvad der er værre, 40 pct. af samtlige vore medlemmer har alvorligere lidelser at slås med ud over blindheden. Vi glæder os over, at vore unge i stigende grad accepteres på arbejdspladserne, på de mange fabrikker og kontorer, på skoler og læreanstalter, men vi tør ikke glemme vore gamle og skrøbelige, og derfor har vi et omsorgsarbejde igang, der som sagt sidste år førte os ind i 4000 hjem, og som har forpligtet os til ikke alene at yde kontant hjælp - i fjor en halv million - men også en menneskelig hjælp, der følges op af planer om boliger, plejehjem, rekreationshjem og meget meget mere.

Vort årlige budget er på 1 million, og dem har vi kun, hvis vore seende medmennesker giver os dem. Derfor samler vi ind, derfor arrangerer vi de årlige indsamlinger, og derfor beder vi om bidrag til giro 337 - »Solgaven« til Dansk Blindesamfund, som anbefales af samtlige politiske partier og store erhvervsorganisationer. HUSK »Solgaveindsamlin-

gen«. Dens motto er: Deres venlighed, de blindes solskin. Det kan lyde sentimentalt, men det er sandt, og er det så ikke det vigtigste.

H. C. Seierup.

## International kunstudstilling

Under FISAIC's auspicié arrangeres i Paris fra 25. oktober til 15. november 1964, den 7. internationale kunstudstilling for jernbanepersonale.

Udstillingen er åben for:

- a) Malerkunst (alle former) max. størrelser
- b) Grafik (alle former) (0,81 × 0,65)
- c) Skulptur
- d) Graving

Adkomst til at udstille har jernbanepersonale, både aktive og pensionister samt deres hustruer, hver deltager med højst 3 værker i hver af de ovennævnte kategorier, dog må man sikkert forud for afsendelsen foretage en udvælgelse under hensyn til de pladsmuligheder, udstillingen giver hvert land.

Den bedste udførelse af samtlige genrer vil blive præmieret med FISAIC's guldmedalje. Ydermere i hver kategori tildeles en første, anden, tredje og fjerde præmie. Derudover efter dommernes skøn et antal diplomer og medaljer.

Nærmere oplysninger og udstillingsregler kan rekvireres hos sekretæren for Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Hobbyafdeling, Gunnar Aarslev, Riisvang Allé 49, Århus N.

## Frimærkeudstilling

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Hobbyafdeling har modtaget opfordring til frimærkesamlerne at deltage i:

4. Europæiske Frimærkeudstilling for Jernbanepersonale, der arrangeres af *Bundesbahn-Sozialwerk's* Filatelistforening under protektorat af Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots (FISAIC) i dagene 25.-28. september 1964 i Mainz, Tyskland.

Ret til at deltage har alle jernbanefolk, der driver filatelien som hobby, og som er medlem af en under FISAIC tilsluttet forening. I Danmark DJIF's Filatelistklub.

Fristen for tilmeldelse er ved at være sluttet, når dette blad udkommer, men vi har søgt om dispensation, og kun såfremt denne gives, kan vi modtage nye tilmeldelser til udstillingen.

Nærmere ved henvendelse til Filatelistklubbens sekretær, som også modtager indmeldelse af nye medlemmer:

Johs. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus C.

## Byttelejlighed

Korsør-København eller omegn.

Haves: 2½ vær. moderne lejlighed i Korsør - 208 kr. incl. varme - indskud 950 kr.

Ønskes byttet med tilsvarende eller evt. rækkehus i København eller omegn.

Togbetjent E. V. Madsen,  
Fjordvænget 1, 2., Korsør.



## FREDERICIA

### Bedre Bolig

vi BENT FRØLUND

Møbler . Stoffer . Tæpper . Kunsthåndværk . Lamper

»SOLGAARDEN«  
KONGENSGADE 57  
FREDERICIA  
TELEFON 2 03 86

Det kan  
betale sig at  
gå til . . .



VENDERSGADE 15 - TLF. 2080 - FREDERICIA

Alle førende mærker i vaskemaskiner og køleskabe

### ILU-DENT Tandteknik

vi I. & L. Gregersen - EXAM. TANDTEKNIKERE

Gothersgade 23 - Telf. 2654 - Fredericia



Telefon 2833

Damernes  
specialmagasin

Gothersgade 23  
Fredericia

### ERIK ERIKSEN

Aut. Gas - Vand - Blikkenslagermester  
Varme anlæg - Oliefy

Tilbud

gives gerne!

Bjergegade 53  
Fredericia . Telf. 23 805

## ESBJERG



Understreg

Deres personlighed med en  
elegant frisure fra

Salon »Carina«

vi Hertha og Preben Georgsen

KONGENSGADE 40 - ESBJERG

Telefon 20 675



Det førende Schweizerprodukt

Symaskiner

Strandbysvinget 5, Esbjerg . Telf. 24485



Salon »Laila«

Alt i moderne hårpleje udføres  
Permanent . Formskæring . Frisering

Frodesgade 126 . Esbjerg . Telf. 28 800

★ Mal og bevar  
hvad De har -  
køb materialerne hos

A. CHR. KNUDSEN

TAPETER og MALERVARER

Nygaardsvej 19 . Esbjerg

Telefon 21264

## HADERSLEV

P. GIØRTZ CARLSEN

Anton Skaus efterfølger

HADERSLEV . TLF. 2 20 36

ISENKRAM - KØKKENUDSTYR - GAVEARTIKLER

Det rigtige sted for HOBBY-ARTIKLER

## HOLSTEBRO

### RINGPARKENS SELVBETJENING

Ringparken-Holstebro-Tlf. 1601

★ alt i konserver - kolonial

★ vine - tobak

★ ekstrafin kaffe

★ alt i dybfrost

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

BANEGÅRDSKIOSKEN

Holstebro

Tage Skjød Pedersen

### PEDER LYNGS Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

### FLENSBORG LAGER

NØRREGADE 12 - HOLSTEBRO - TELEFON 173

dalgaard RADIO  
FJERN SYN

Vestergade 8 . Holstebro . Telefon 1695

### K. DREYER's EFTF.

H. M. Petersen

St. Torv 4, Holstebro . Telf. 56

Tapet - Farve - Linoleum - Gulvbelægning

### Magasin »MOR og DATTER«

vi H. Korch-Christensen

Nørregade 17 - Holstebro - Telf. 707

BABYUDSTYR - KORSETTERIE - STRØMPER

## AABENRAA

### V. JENSEN KOCK Bageri - Konditori

RUGKOBEL 4 - AABENRAA - TELF. 23627

Tag brød med hjem -

prøv vore lækre kringler - og lagkage

### TOBAKSFORRETNINGEN

vi JOHS. PETERSEN

Skibbroen 14 - Aabenraa - Telefon 23 529

Alt i cigarer, cigaretter, tobak - førende mærker

ØL - VIN - VAND

### TH. LAWAETZ

Specialforretning i foto og kino

Nørreport 14 - Telefon 23425

AABENRAA

## RANDERS

IB WIGH Slagtermester

Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg  
kun een kvalitet - den bedste

Gl. Hobrovej 59 - Randers - Telefon 28505

## NYBORG

### SPROTOFTENS SLAGTERFORRETNING

v/ KNUD E. LARSEN

Vi fører alt i 1. kl. kød · flæsk · pølæg ★ Kun en kvalitet – den bedste

Nyborg » SMØRREBRØD « – Telefon 1525

### Salon „hos Herdis“

v/ K. Linde Jacobsen

anbefales med hårlæje · formskæring · permanent

Nørregade 7 - Nyborg - Telf. 462



Tapet · malervarer · gulvtæpper · vinylgulve · altid bedst fra

### C. ØSTERGÅRD JENSEN

Nørrevoldgade 66-68 · Nyborg · Tlf. 283

### B. RAZNIAK

Møbelpolstrer · Tapetserermester

Dronningensvej 8 · Nyborg

Telefon 1907

★ Alt i tæppe- og  
gardinarbejde

Reparationer udføres

Årstidens frugt, grønt, blomster køber De bedst og billigst i

### GRØNTKÆLDEREN v/ Helmer Pettersson

Knudshovedvej 40 · Nyborg · Telf. 48

Vi bringer gerne varerne

### NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9, (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

### Nyborg Ligkistemagasinet

K. Jacobsen. Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse  
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.  
v/ Slottet · Tlf. 171

### C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

### N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

### Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskægklipning

### NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## STRUER

### HENRIKSEN SKO

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50247

### ASGER NIELSEN

L. Søndergaards efterfølger

Ure · Optik · Guld · Sølv

Struer - Telefon 50270

### Ølbyvejens Slagter- og Vitualieforretning

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

Alt i 1. kl's kød · Flæsk · Pølæg · Salater

Konserves og dybfrost

De ringer · vi bringer

For synet en vinding,  
køb brillen hos Sinding!

★

STRUER · Tlf. 50119

### P. WEILING

Struer · Tlf. 50093

Anbefaler alt  
i moderne  
blomsterbinderi

## SØNDERBORG

... De spiser godt og billigt på

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

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

Læg mærke til  
El-mærket -  
prikken over I-et

### A. PALLESEN

### EL - Installationsforretning

Fagmandens garantimærke Perlegade 6 · Sønderborg · Telefon 2 37 33



### SERVICE STATION

Alsgade 86-88 · Sønderborg · Telf. 25 445

BENZIN · VASK · SMØRING · AUTOGUMMI



- Danmarks mest solgte scooter...

### AKSEL THOMSEN

Aut. forhandler · Specialværksted for scootere

Rådhusstrøvet 11 · Sønderborg

Telefon (044) 2 22 71



### Husqvarna Aksel Jensen

Sct. Jørgensgade 43  
SØNDERBORG

Telefon 2 44 23

Fra kun kr. 895,- el. kr. 35,- pr. md.

### HENNING E. PETZ

VI FØRER ALT I 1. KL. KØD OG FLÆSK

HJEMMELAVET PÅLÆG OG MEDISTERPØLSE

Oehlenschlägersgade 15 · Sønderborg · Telf. 25555

### Fa. Peter Kock jr.

### SØNDERBORG

Perlegade 25 - Telefon 2 28 58

### K. P. Maletzki

### Bageri - Conditori

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

Køb det hos det førende Handelshus

Hans Hansen & Co. A/S

SØNDERBORG · TLF. 2 27 72

### KJERS DAMESALON

Alt i moderne hårlæje udføres

Permanent · Formskæring · Frisering

Brogade 14. Sønderborg · Tlf. 22131



## SILKEBORG

Vi klarer Deres fyringsproblem - Benyt Dem af vor  
rentefri varmekonto - Ring til 2714

### Deres direkte OLIELEDNING

E. Kristensen's  
Hvinningsdalvej 1



depot  
Silkeborg



## VIBORG

Kør godt - kør billigt - kør med

### UNO - X benzin

Kjellerup telefon 144 ★ Viborg telefon 3095

**Autoriseret VOLVO forhandler**

### MALERFIRMAET A.P. Andersens Eftf.

v/ AKSEL SØRENSEN

Maleren kommer vinter og sommer

**Frederiksvej 12 - Viborg - Telefon 718**

Lær at køre bil  
hurtigt og billigt  
til en fornuftig pris

**15 kr.**  
pr. time

### Fiskers køreskole

Klostervænget 16  
VIBORG  
Telefon 3720

Kør godt - kør billigt - kør med

## MINI CAB

VIBORG

TELF. 9192

## „BROMAGASINET“

fører alt til damerne i trikotage, garn m. m.

**Middagshøjvej 22 B - Viborg - Telefon 12**

## VIBORG SMØRREBRØD

Vi leverer smørrebrød til daglig og fest  
Vi anvender kun 1. kl. varer

**Sct. Mikkelsgade 23 - Viborg - Telf. 874**

De skulle prøve en kaffefrokost i

## KAGEBODENS CONDITORI

midt i byens hjerte

**Sct. Hansgade 5 - Viborg - Telf. 799**

De kan få det hos

## VALDEMAR MIKKELSEN'S

ISENKRAM-FORRETNING  
VIBORG - TELEFON 116

Landboernes Møbelmagasin  
Vestergade 4. Telf. 1904 - 2088

Møbler i 4 etager  
Tæppehuset

Gravene 30. Telf. 2151  
Viborg

## PADBORG

## MIKKELSEN & JENSEN

Aut. El-installatør under S. AA. A. E.

Frøsløvej 36 - Padborg - Tlf. 7 33 22

— Alting i EL-ting —

## KORSØR

» MØBELGAARDEN «

Algade 17 - Korsør - Telefon 1775

... har stort udvalg i moderne møbler og bedre brugte møbler  
Fine betalingsbetingelser

## THISTED

## Mal og bevar hvad De har -

Tapet - Farver - Gulvbelægning

**Jensen & Langballe**

Store Torv - Thisted - Telf. 1401-1414

## AAGE PALLESEN

Kystvejen - Thisted - Telefon 1071

cykler - autocykler -  
barnevogne  
køb hvor udvalget  
er størst

## RICH. ODDERSHEDE

 finmekanisk værksted

symaskiner - regnemaskiner - skrivemaskiner  
kasseapparater - automater og vægtele

**Vestergade 56 - Thisted - Telf. 960**

## E. Mørk Kristensen

kolonial - konserver - vine - tobak - ekstrafin kaffe  
DYBFROST

Hundborgvej 22 - Thisted - Telefon 390

ISENKRAM - Udstyr  
VÆRKTØJ

## THISTED VÆRKTØJSMAGASIN

v/ Knud Mortensen

Storegade 10 - Thisted - Tlf. 400

Mal og bevar hvad De har -  
alt i farver og tapeter

## RICHARD MØNSTER'S farvehandel

Brogade 1 - Thisted - Telf. 211

## NYKØBING F.

gælder det briller - går man til

## NYKØBING F. SPECIALOPTIK

v/ B. Hausgaard

Rådhusstræde - Telf. 85 2220



## STRAND SALON

v/ H. G. CLAUSEN

MODERNE HÅRPLEJE - INDIVIDUEL KLIPNING  
PERMANENT - FRISERIING  
STRANDVEJ 10 - NYKØBING F - TLF. 85 24 88

## KRUSAA

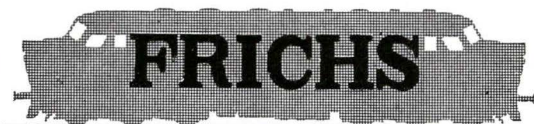


## SERVICE STATION

v/ Hans Petersen

Sønderborgvej 8 . Krusaa . Telf. 71 419

International-Transporter



## FRICHS

## AALBORG

Kør godt - kør billigt - kør med

### AALBORG MINI-CAB

TELEFON 24 800

### SØREN NIELSEN (Skinbjerg's Eftf.)

Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg  
Kun en kvalitet - den bedste

REBERBANEGADE 9 . AALBORG . TELF. 20751

### Vor bager EJNER KLOKKERHOLM

Alt i brød og kager til hverdag og fest

Christiansgade 35 . Aalborg . Telf. 27 440

Til hverdag og fest

### DANASALAT er altid bedst

Poul Paghsgade 16 . Aalborg . Tlf. 30 349

### Simonsen & Weel's Eftf. 1/3

Boulevarden 7 . Aalborg . Telefon 204 40

Ældste specialforretning for  syge- og sundhedsplejeartikler  
Leverandør til sygekasserne

## RØDBY

### Benny Lund's Herrefrisørsalon

Vi udfører alt i 1. kl.s frisørarbejde - hurtig og høflig betjening -  
DET KAN DE STOLE PÅ

De er velkommen - selv med træsko på

Østergade 22 - Rødby - Telefon 90 13 32

**JOHNS KVALITET** Vore 3 specialiteter  
Extrafin salami - Lollandsk spegepølse - Hjemmelavet leverpostej

### JOHNS SLAGTERFORRETNING

Torvet Rødby - Telf. 901059



### SERVICE STATION

v/ Frede M. Pedersen

Østergade 36 - Rødby - Telf. 9014 54

Gå i supermarkedet

### TAGE MADSEN

Havnevej 13, Rødby Havn . Telf. 905033

Kolonial . Konserves . Kaffe . Vine . Tobak . Skibsproviantering

## KALUNDBORG

### Spis mere OST

ring så kommer Fallesen  
Leverandør til Feriehjemmet  
Tlf. Kalundborg 1029

### OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Kalundborg

Fællesbageri

  
KALUNDBORG TLF. 426  
Sengestyr, gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

Fa. **KJÆR** 

### CHRISTENSEN

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

### DÆK-CENTRALEN ARNE JEPSEN

Rosengade - Kalundborg - Telf. 1744

Altid nye og brugte dæk på lager



### SERVICE STATION v/ Frede Pedersen

Vænget - Kalundborg - Telf. 1791

BENZIN - OLIE - VASK - SMØRING

POLERING TILBEHØR - QUICK SERVICE

### B. M. Nielsen . Sadelmagermester

ROSENGADE 14 . KALUNDBORG . TELF. 2008

Møbelpolstring udføres - nyt og reparation

### Køb dit tobaksforbrug hos A. SØRENSEN

Slagelsevej 62 - Kalundborg - Telefon 103

Stort udvalg i alle tobakssorter

VIN og SPIRITUOSA til hverdag og fest

### PPAFF-SYSTEM v/ Aa. Hansen

Kordilgade 58 - Kalundborg - Telefon 641

Pfaff symaskiner - vaskemaskiner - køleskabe - dybfrysere

De går aldrig fejl af Pfaff-System

### Gå tur i »MØBELGÅRDEN« Kalundborg

Stort udvalg i moderne møbler

Sct. Jørgensbjerg 54 - Telefon 1270

... De kan også finde bedre brugte møbler

Kør godt - kør billigt - kør med

### MINI-TAXI

Kalundborg - Telefon 1011

### P. FAARUP CHRISTENSEN'S TANDTEKNIK

Vænget 5 - Kalundborg - Telefon 817

Åben hverdage kl. 10-16 ★ Lørdag og aftenkonsultation efter aftale

### POUL CLAUSEN

KOLONIAL - KONSERVES - VINE - TOBAK

Slagelsevej 221 - Kalundborg - Telefon 269

KØLESKABE - DYBFRYSERE - EL og GASKOMFURER

★ De kan roligt tale med os ★

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøtte-  
filet'er samt Fiskefars

Leverandør til Feriehjemmet

### Kalundborg Folkeblad

Æneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236