

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 2

20. JANUAR 1951

51. ÅRGANG

Marketenderiet

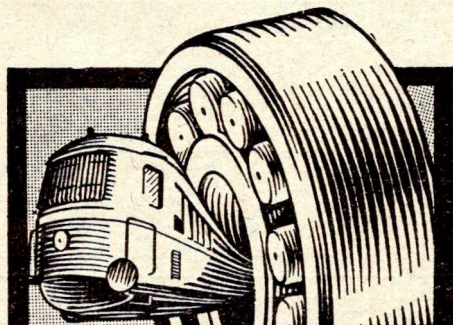
*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget



ARTISBELGRABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
IMPORT · FABRICATION · EXPORT



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s
KØBMAGERGADE 43. K · C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE

Jernbanevogne af enhver Konstruktion
VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/s
RANDERS

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædskan »REFFO«
Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Nielsens Maskinfabrik

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

BOSCH Autoelektrisk Kvalitets-
tilbehør og Dieseldstyr

A/S MAGNETO . Jagtvej 155 . København N

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
**B
O
G
T
R
Y
K**
Tlf. Byen 1502
København K

A/s Kulimporten Dania



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

**C. C. Petersens
Bogtrykkeri**

★ Studiestræde 32
Telf. 6142

Leverandør til Statsbanerne

Det bedste for Deres Øjne

Ringlunds Briller

Frederiksberggade 38

v. Hj. af Raadhuspladsen . Byen 4710

Speciale
siden 1901

Sygekassens
Modeller
og Takster

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

THÜRMEERS
originale Snittøj

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 4820

Ærbødigst Viltøft

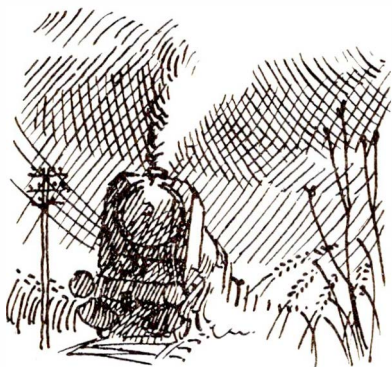
Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusørvet . Roskilde . Tlf. 146

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER . Kristianiagade 6 . København Ø . Telefon C. 7**



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 51. ÅRGANG

20. JANUAR 1951



Indhold:

Det gamle, men evigt unge!	13
Nordisk nyt: Norge: »Jernbanemanden«	14
Om sandudleveringen ved Københavns Godsbanegaards remise	15
Ved »Jernbanemandens« jubilæum	16
Valg til sygekassen	16
Et amerikansk turbinelokomotiv	17
En mulighed for forbedring af Københavns by-, forstads- og oplandstrafik (sluttes)	18
Hvad der menes om det »blå blad« i sin nye skikkelse	21
Fra medlemskredsen: De samvirkende. — Tanker ved nytår 1951	22
Lokomotivfører dræbt af toget ..	23
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	23
Statsfunktionærernes Låneforening	24
Nye adresser	24
Under D. L. F.	24
Personalia	24
Olsen og Jensen	24



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)

Aage Hansen.

Redaktion og Ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri.
Howitzvej 49.

Det gamle, men evigt unge!

Siden 1939 har lokomotivmændene talt på knapperne, når spørgsmålet om foreningens indmeldelse i De samvirkende Fagforbund har været til behandling. Forslaget herom har vandret fra kongres til urafstemning blandt medlemmerne og tilbage til kongressen igen. I den kompetente forsamling har forslaget hver gang været vedtaget med stor majoritet, hvorimod et andet billede af stemningen for denne tilslutning er kommet frem, når stemmesedlerne har været ude blandt medlemmerne.

Som det fremgik af vor leder i sidste nummer af bladet, er emnet nu atter blevet fremdraget, idet Fredericia afdelinger har taget initiativet til gennem et cirkulære til samtlige afdelinger at opfordre kollegerne til på de kommende generalforsamlinger at drøfte sagen. Man har fra forslagsstillerne lagt vægt på, at kongressen som foreningens øverste myndighed, bliver den afgørende faktor i denne sag. En absolut tiltalende idé, som må kunne finde genklang ude blandt medlemmerne ikke mindst på baggrund af den fremgangsmåde, der er valgt ved på et så tidligt tidspunkt at bringe opfattelsen i Fredericia til samtlige afdelingers kundskab. Herved åbnes der adgang for de øvrige medlemmer til at drøfte emnet på de årlige generalforsamlinger, der som regel afholdes i januar måned. Der er således rig lejlighed til forud for kongressen for den enkelte at gennemtænke og -bearbejde problemet og til ved fælles drøftelser med kollegerne at tage sin beslutning og give udtryk herfor, ligesom afdelingerne ved senere møder kan genoptage forslaget på dagsordenen, så de valgte kongresdelegerede kan være orienterede om de medlemmers opfattelse, de nu engang skal repræsentere.

Til gengæld er det tvingende nødvendigt, at man ved en nøgtern bedømmelse tager hensyn til, at vi tidligere og for ikke ret længe siden har præsenteret os med viljen til at tage denne sag under behandling med det kendte resultat, at kongressen sagde ja, men en urafstemning sagde nej. Denne uoverensstemmelse mellem kongressen og medlemskredsen giver ganske naturligt stof til eftertanke og frembringer uvilkårligt et forringet indtryk af organisationen i almindelighed ikke alene hos den del af medlemmerne, der har fulgt kongressens beslutning, men også hos udenforstående og her ikke mindst i samarbejdende organisationer i ind- og udlandet. Der er erfaringer herfor; organisationsudviklingen fører i vor tid — oftere end tidligere — den ene forening i forhandlingskontakt med den anden, fordi fællesproblemerne er blevet større, mere omfattende og kræver mere udvidet solidaritetsfølelse, der igen forstærker chancerne for at opnå et resultat, fordi styrken samtidig vokser. Dette gælder ikke for de interne og nationale opgaver alene, men strækker sig udover landets grænser, hvorved kravene på de forskellige områder til den enkelte organisation og dennes medlemmer yderligere vokser. Det er derfor ikke unaturligt, at de, der repræsenterer vor organisation, ofte stilles overfor spørgsmålet om, af hvilken grund Dansk Lokomotivmands Forening fortsat mangler et led i den ellers så velformede organisations-kæde, der igennem årene er blevet foreningens soliditet og et velkendt bevis for, at loko-



Norge

»Jernbanemanden«.

Den 11. januar 1911 udkom 1. nummer af Norsk Jernbaneforbunds organ »Jernbanemanden«, der saldes i år fejrer 40 års jubilæum.

Allerede før denne dato havde de norske tjenestemænd deres eget blad. Initiativet hertil kom fra Vestbanens Sygekasse, som med ca. 200 medlemmer besluttede at bekoste et prøvenummer, der skulle være nyhedsspreder til hele jernbanepersonalet. I november 1887 udkom bladet med titlen »Månedblad for Jernbanen og Jernbanepersonalet«, redigeret af stationsmester J. Hansen, Kristiania V, som bl. a. agiterede stærkt gennem bladets spalter for at skaffe et forbund af norske jernbanemænd. Da Norsk Jernbaneforbund blev stiftet i 1892, benyttede det Jernbaneavisen som underrettingsorgan til medlemmerne, og i bladet blev der også rejst forskellige krav overfor administrationen og de bevilgende myndigheder.

Foruden Jernbaneavisen var der også 2 andre private aviser, som syslede med jernbanefolkenes problemer. Det var »Jernbanebladet« og »Semaforen«.

Organisationsmæssigt stod Jernbaneforbundet temmelig svagt de første år. Omkring århundredskiftet blev det på forbundets landsmøder derfor drøftet, hvorvidt man skulle skabe et godt organ for forbundet. Først i 1908 blev der nedsat en komite til at behandle emnet, og i marts 1909 fremlagde komiteen sin indstilling. Denne gik i korthed ud på, at avisen økonomisk og redaktionelt skulle ledes af et repræsentantskab på 14 medlemmer. Indenfor repræsentantskabet skulle der igen vælges et bladstyre bestående af redaktør (en journalist) og 3 medlemmer. Landsmødet i 1910 godkendte komiteens arbejde.

Fra starten i 1911 og til 1928 udkom »Jernbanemanden« hver 8. dag firesidet omtrent i samme format som det nuværende. Landsmødet i 1928 besluttede, at avisen skulle udkomme hver 14. dag, men med 8 sider. Denne linie har været fulgt siden og formatet er uforandret.

motivmændene ønsker at arbejde med der, hvor problemerne skal afgøres i sidste instans.

Nu er det jo ganske klart, at den modstand, der eventuelt findes mod DLF's indmeldelse i DsF, ikke skyldes de pågældendes manglende indsigt i denne fagorganisations indflydelse på samfundslivet og dens betydning i sin helhed for fagbevægelsens fortsatte styrke nationalt og internationalt — det sidste er som bekendt yderligere blevet udvidet ved den Frie Faginternationales oprettelse. Det er ganske givet, at ingen af vore medlemmer er i tvivl om DsF's kapacitet og magt; dag for dag bliver de præsenteret for DsF's indvirkning ikke alene på de forhold, der berøres af dens medlemmer, men også på dem, der har tilknytning til tjenestemændene. Det er derfor uomtvisteligt, at det er andre motiver, der driver modstanden frem, men til gengæld er det næppe gørligt helt at fastslå, hvorfor der tøves med at træffe en endelig beslutning om at blive optaget i den kreds, som vi jo egentlig indirekte er i kontakt med. Ser vi blot på de nordiske forhold, finder vi lokomotivmændene i Sverige, Norge og Finland som medlemmer af de respektive landes landsorganisationer. Allerede her ligger vi i en ejendommelig særklasse, fordi der på de periodiske møder i Nordisk Jernbanemands Union ikke så få gange må behandles sager, som enten har været eller skal drøftes i de store sammenslutninger, hvorfra de andre repræsentanter i NJU har det nødvendige materiale i hænde, medens vor talsmand naturligvis ikke har noget, men velvilligst får det udlånt af kammeraterne. Går vi videre til International Transportarbejder Forbund, er forholdet jo akkurat det samme, til trods for at vi her har 25 års medlemsskab bag os, et medlemskab, som blev besluttet på kongressen i 1925 uden efterfølgende urafstemning. Det var det nordiske og internationale i almindelighed. Som tidligere meddelt skulle en opremsning af De samvirkendes indflydelse på de nationale områder være unødvendig. Disse forhold er så velkendte og indgroet i den enkeltes bevidsthed, at ingen mere er i tvivl om stillingen her. Vi burde måske i denne forbindelse lige nævne, at vor forening nu igennem en meget lang årrække har indtaget en fremtrædende stilling indenfor de kooperative marketenderier, som også er et led i arbejdet for at skabe bedre kår for den arbejdende del af befolkningen, men samtidig et sted, hvor vi står i et nært samarbejde med organisationer, som direkte arbejder i fællesskab med de grene af De samvirkende Fagforbund, der på dette område også har store opgaver.

Nu er tanken om at slutte kæden atter draget frem. Medlemmerne er blevet præsenteret for to store afdelingers positive indstilling. Det er anden gang, Fredericia møder som forslagsstiller, og det er derfor rimeligt, at man venter en indsats fra alle sider, således at den kommende kongres kan være vel orienteret og forhåbentlig blive den, der får lov til at bringe dette vigtige spørgsmål til en endelig afslutning. Det ønskelige er blot en nøgtern og saglig bedømmelse af de eksisterende tilstande for organisationsarbejdet og helheden i det fremtidige arbejde for danske lokomotivmænd, som aldrig har manglet viljen til at være med dér, hvor solidaritet og hjælp er nødvendig.

Om sandudlevering ved Københavns Godsbanegaards remise

Fra 1. distrikts maskintjeneste er vi anmodet om at optage nedenstående redegørelse over sandudleveringen ved mdt. København Gb. En opfordring vi gerne imødekommer. Måske vi samtidig må betragte dette indlæg som et svar på vore skriftlige henvendelser desangående.

»Dansk Lokomotiv Tidende« for 5. december 1950 har som spidsartikel »Historien om sandsiloanlæg«, hvor der med udpræget lune, men åbenbart dækkende et emne, som har forfatterens alvorlige interesse, er railleret over, at der trods visse håndgribelige tegn på en begyndelse endnu ikke er blevet ibrugtaget noget mekanisk arbejdende sandudleveringsanlæg ved Københavns Godsbanegaards remise.

Da en klarlæggelse over for lokomotivpersonalet af problemets art og sagens udvikling formentlig vil være at foretrække frem for tavshed, der kunne mistydes, skal nedenfor gives en kort redegørelse:

Sandudleveringsanlæg er gennem de seneste årtier bragt til udførelse ved enkelte udenlandske jernbaner, men sagen er dog endnu at betragte som værende på forsøgsstadiet, således at der endnu ikke er nået frem til en standardudførelse, der generelt anses for at være fuldt tilfredsstillende.

Årsagen dertil må tilskrives, at bremsegrusets kvalitet er vidt forskellig såvel mellem landene som mellem landsdelene inden for DSB's område og derfor her i landet har givet anledning til årelang undersøgelse af bl. a. skinneslid ved de forskellige sandsorter (jfr. artiklen »Bremse-sand« i DLT nr. 5 for maj 1949) og af nødvendigheden dels af tørringsanlæg dels af udvidelse af tryklufsanlæg.

Oplysninger indhentede hos udenlandske baner lød ikke stærkt opmuntrende, idet der ved de nærmest forsøgsvis indrettede sandudleveringsanlæg (almindeligvis drevne med trykluft) havde erfaring for en så voldsom slitage, at rørledningerne (især bøjningerne) måtte fornyes med få års mellemrum.

Lige siden 1938 har ønsket om et sandudleveringsanlæg i Københavns Godsbanegaards remise været et fast punkt på distriktets årlige fortegnelse over forslag, der ønskes optaget på finanslovsbevillingen. Når det ikke hidtil er lykkedes at få afsat bevilling hertil, skyldes det, at et sandudleveringsanlæg hverken i økonomisk, driftsfremmende eller sikkerhedsmæssig henseende tåler sammenligning med andre stationære anlæg som kul-, olie-, asketransport- og vandforsyningsanlæg, hvortil kommer, at man ikke har kunnet råde over mere ingeniørpersonale end netop nødvendigt til løsning af de mest påtrængende opgaver.

En væsentlig hindring herhjemme var tillige den under krigsårene og de nærmest følgende år herskende knaphed på jernplader m. v., hvortil kom, at leveringen af granitgrus i 1947 begyndte at svigte, så distriktet en overgang måtte tage sin tilflugt til grus, der krævede tørring i de endnu i remiserne fra gammel tid tilbageværende sand-

ovne, hvilket naturligvis påny bragte den tanke frem, at et sandudleveringsanlæg måtte kombineres med et tørreanlæg, der uden vanskelighed kunne indsættes i eller udsættes af sandbehandlingsens hele forløb.

Allerede ved kulsiloanlægets udførelse i 1942—43 blev der afsat plads til en mindre sandsilo og regnet med muligheden af sandtørreanlæg, medens etablering af hele sandtørreanlægget iøvrigt blev udsat bl. a. på grund af de førnævnte dårlige udenlandske erfaringer og indenlandske materiale-vanskeligheder m. v.

I tilslutning til de i de sidste år i 2. Distrikt igangsatte forsøg har 1. Distrikt arbejdet på med de forholdsvis beskedne midler, der kan rådes over, at få indrettet et forsøgsanlæg. Hvorvidt man til et sådant anlæg kan beslaglægge den dertil velegnede østlige del af »Oliehuset«, der oprindelig er bygget til kedelhus, er dog afhængig af, om Centralværkstedet og maskindepotet Københavns Godsbanegaard skal forsynes med fjernvarmeanlæg eller ikke.

Nu er der udsigt til, at sandudleveringen kan blive løst på en helt anden bov, idet generaldirektoratet arbejder med et projekt, hvorefter sandtransporten tænkes foretaget med »Redler«-transportør (en særlig slags transportkæde), hvorved eventuelt såvel slitage på rørledningerne som støvplage, driftsudgifter og bygningsmæssige forhold vil stille sig væsentligt gunstigere end ved trykluftdrift.

Det vil forstås, at arbejdet på distriktets påbegyndte forsøgsanlæg bliver indstillet, indtil der kan fås nærmere klarhed over, hvad et »Redler«-anlæg kan ventes at byde på.

Beholderen i fyrgraven i Københavns Godsbanegaards remise bør efter det foran anførte ikke vække munterhed, men snarere stemme til forhåbningssfuldhed om, at det ikke særligt oplagte spørgsmål om, hvorledes et sandudleveringsanlæg bør indrettes, må blive løst således, at det ikke bliver til ærgrelse, men til virkelig tilfredshed for såvel lokomotivpersonalet som statsbanerne som helhed.

I tilslutning til foranstående redegørelse for sandanlægsplanerne bør det vel nævnes, at distriktet har lettet lokomotivpersonalets arbejde i Københavns Godsbanegaards remise vedr. sandforsyningen derved, at sandbeholdernes antal i remisen i løbet af de seneste år er blevet forøget (således at der nu ialt er 7) og bedre fordelt over remiseafdelingerne, og at der — efter at også så godt som alle rangerlokomotiverne har fået sandkasser anbragt oven på kedlen — er tilstået rangerlokomotivførerne forøget hjælp ved en remisearbejder til sandpåfyldningsarbejdet.

Ved »Jernbanemandens« jubileum

Fra »Jernbanemandens« unge redaktør, Egil Halvorsen, har vi modtaget følgende betragtninger i anledning af bladets 40 års jubileum den 11. januar:

I et kampens år for norsk fagbevegelse utkom første nummer av »Jernbanemanden«. Året 1911 var et prøvelsens år med stor-lockout innen den private industri. Innen våre egne rekker hadde vi det året ekstramanns-streiken på Østbanestasjonen. Streiken førte til seier for personalet og dermed en styrkelse av vårt forbund. »Jernbanemanden« førte an i kampen for bedring av personalets kår.

Dengang var forbundet vårt organisasjonsmessig svakt. Bare en liten del av statens personale var fagorganisert. Også i kampen for å verve medlemmer til forbundet gikk »Jernbanemanden« i spissen. Den reiste viktige saker for personalet, skapte publisitet omkring de saker som ble diskutert på arbeidsplassene og i hjemmene.

En hadde dengang ingen lov om forhandlingsrett. Alle henvendelser til distriksjef og hovedstyre måtte skje »i all ærbødighet«. Våre gamle, veltjente pensjonister kan tale med om forholdene dengang vi hadde de såkaldte »gode, gamle dager ved jernbanen«.

Arbeiderpressen var dengang svak. Også »Jernbanemanden« måtte pløye nytt land. Den bar bud til personalet, om at samhold måtte til.

Sakte og sikkert gik det framover. Under oppmarsjen avløste nederlag og seire hverandre. I mange år kjørte etatens personale på »smalt spor«. Omlegging til »bredt spor« kom etterhvert.

Vi fikk oppgaven fra 1935 og fram til krigsutbruddet i 1940 — og så den fantastiske utvikling vi har hatt siden 1945.

Vi har forbedret vår økonomi, vunnet fram til bedre og tryggere sosjale kår. Og sist, men ikke minst, troen på oss sjøl og troen på etatens framtid og trivsel.

Bedriftens problemer har alltid vært viet stor oppmerksomhet i vårt blads spalter. »Jernbanemanden« har vært noe mer enn et fagforbundsorgan. Slik vil det alltid komme til å være. Vi er alle interessert i å få den best mulige bedrift, som kan løse sin oppgave i samfunnshusholdningen. I pagt med det må vi kjempe for at arbeidslønns- og de sosiale kår blir best mulige for dem, som er knyttet til landets største bedrift.

Ikke alltid har de bevilgende myndigheter og administrationen vært like positivt innstilt overfor personalet, dets organisasjoner og presse. Utviklingen fra 1945 har ført oss nærmere sammen. Men ennå er det noen »skjøtslag«, som må løftes opp. Vi trenger hverandre. Hver har vi vår oppgave å løse. Skal det kunne gjøres, må der skapes respekt for yrket og for standen. Nye problemer vil melde seg i tida framover. Vi må ta dem opp og løse dem.

De menn, som gikk i spissen for å starte »Jernbanemanden« var kloke og klarsynte. De tilhørte første og anden generasjon av organisasjonsfolkene innen vår etat.

I dag er det tredje generasjon, som har det i sin hånd å forme den kommende utvikling. Men den vil sikkert kunne løse oppgavene og føre verket videre fram mot stadig større helhet, enhet og framgang for etaten og etatens folk.

Egil Halvorsen.

Valg til sygekassen

Som det fremgår af meddelelsen fra Statsbanepersonalets Sygekasse skal der i februar måned afholdes valg til bestyrelse, i hvilken anledning der i lighed med tidligere har været ført forhandling de 4 jernbaneorganisationer imellem for at opnå et »fredsvalg« og dermed undgå iværksættelse af det store apparat, en skriftlig afstemning medfører og undgå udgifterne til tryksager m. m. Det lykkedes imidlertid ikke, fordi Fællesorganisationen DSB ønsker at bevare de to mandater, den for tiden har, men som på grund af remisearbejdernes overgang til Dansk Jernbane Forbund i 1947 skal reduceres til et mandat. En skriftlig afstemning er derfor nødvendig, og de 3 organisationer, Dansk Jernbane Forbund, Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivmands Forening har derfor opstillet en fællesliste, som omfatter de ubemidlede interessenter; for de bemidlede vedkommende er der nemlig enighed, og derfor kun 1 kandidatliste.

Medlemmer af Sygekassen vil i nær fremtid få tilsendt stemmesedler både fra Sygekassen og fra foreningen. Da stemmesedlerne fra Sygekassen er blanke, har vi for at lette afstemningen for vore medlemmer fremstillet stemmesedler med foreningens kandidat — formanden E. Greve Petersen — samt to stedfortrædere — lokomotivførerne Aage Hansen, Københavns Gb., og Viggo Bundgaard, Aarhus.

Vi opfordrer indtrængende såvel aktive som pensionister til at deltage i afstemningen og benytte den herfra tilsendte stemmeseddel, der for de aktives vedkommende vil blive udleveret af den stedlige tillidsmand; for pensionisternes vedkommende sendes stemmesedlen til deres private adresse, og der følger til disse samtidig svarkuvert, som returneres direkte til Sygekassen. De aktive tjenestemænd afleverer stemmesedlen til tillidsmanden, der sørger for den videre forsendelse til Sygekassens kontor.

Medlemmerne bedes selv være opmærksom på, at de modtager stemmesedler. Skulle nogen ved en fejltagelse blive glemt, hvad der kan ske, da ret en henvendelse til afdelingsformanden.

Stemmesedlerne, der skal være indsendt *senest den 14. februar*, skal blot udfyldes med vedkommendes sygekassennummer (se sygekassekortet) samt interessentens navn, men der må ikke ændres på stemmesedlen, og der skal ikke sættes kryds ved noget navn.

Det henstilles endnu en gang til hvert enkelt om at tage del i afstemningen, så foreningen kan bevare sin repræsentation i Sygekassen.

Benyt det udsendte stemmemateriale herfra og læs iøvrigt sygekassens meddelelse på side 23.

Et amerikansk turbinelokomotiv

I arenes løb er der bygget et meget betydeligt antal damplokomotiver med turbinetræk rundt om i verden, både i Sverige, Tyskland, Frankrig, England og USA.

Ovenstående billede viser et amerikansk turbinelokomotiv, der byggedes i slutningen af krigsårene af Pennsylvania Railroad, i samarbejde med Baldwin Locomotive Works og Westinghouse Electric Co. Det er bemærkelsesværdigt ved sin usædvanlige størrelse og sin ydeevne.

Lokomotivet har en treakslet forløberbogje og fire koblede aksler og en treakslet bagløberbogje. Tenderen har to fireakslede bogier.

Kedlen er meget stor. Fordampningshedefladen er ikke mindre end 460 m²; og overhedefladen er 190 m². Arbejdstrykket er 22 kg pr. cm². Skorstenen er firedoblet af hensyn til tilstrækkelig træk. Fyrristens areal er 11 m². Lokomotivet brænder kul.

Tenderens kulkapacitet er ikke mindre end 39 t. Dens vandforråd er 74 m³. Dette synes måske ikke at være meget for et sådant lokomotiv. Men turbinemaskineriet byder jo på god brændstof- og vand-økonomi.

Turbineanlægget er anbragt under Kedlen og virker via et tandhjulssystem på de to midterste drivaksler. Da turbiner kun kan trække i den ene retning, og da indviklede gearsystemer må undgås, er der to turbiner, en til forlæns kørsel og en til baglæns kørsel. Den sidste er anbragt på lokomotivets venstre side. Den er ganske lille og yder kun 1500 hk. Hovedturbinen, der er anbragt forskudt til højre, er konstrueret for 6900 hk, (»rated«). Da en engelsk-amerikansk hk er lidt mere end en kontinentaleuropæisk, kan man løseligt sætte lokomotivets ydeevne til 7000 hk.

Hovedturbinens omløbstal er maksimalt 9000 pr. minut, d. v. s. 150 pr. sekund. Omdrejningstallet reduceres til 1 : 18,5 for drivakserne. Drivhjulsdiameteren er 68 tommer = 173 cm. Den forudsatte og tilladte maksimalhastighed er følgende 100 miles eller ca. 160 km i timen. — Dette er forøvrigt normal kørehastighed over lan-

ge strækninger for mange af Pennsylvaniajernbaneselskabets eksprestog, hvoraf de fleste trækkes af et 2BB2-lokomotiv eller et eller to 2C1-lokomotiver.

Det kan bemærkes, at turbinelokomotivets drivakselsafstand kun er 6 m. Til sammenligning er drivakselsafstanden 8,2 m for det 3BB3-koblede lokomotiv, som selskabet byggede kort før krigen (jfr. Dansk Lokomotiv Tidende 1941, nr. 21, side 212).

Turbinelokomotivets adhæsionsvægt er ca. 118 t. Hertil svarer et drivakseltryk på ca. 30 t. Pennsylvania-selskabets gamle 2C1-lokomotiver har væsentlig større drivakseltryk, gerne 33—35 t. Ved en sammenligning må man endda tage hensyn tilammerslagsvirkningen på grund af de frem- og tilbagegående dele og de tunge modvægte, m. m., som ændrer de effektive akseltryk med 10—20 pct. eller måske mere, og som tilmed kan fremkalde svingninger i broer og andet. — Turbinemaskineriets gode afbalancering og jævne træk tillader en god udnyttelse af adhæsionsvægten og muliggør meget hurtig kørsel, uden at lokomotivet og underbygningen lider hårdt ved det.

Forløberbogiens samlede akseltryk er 66 t, og bagløberens er 84 t. — Lokomotivets samlede vægt er 268 t.

Tenderens vægt med fuld vand- og kulbeholdning er 205 t. Den samlede vægt er 473 t.

Bygningen og brugen af dette turbinelokomotiv var et eksperiment. Det var oprindeligt selskabets plan at bygge et endnu større turbinelokomo-

tiv på grundlag af de indhøstede erfaringer. Det nye lokomotiv skulle have to sæt drivværk, hvert med 4 aksler. De to turbiner skulle tilsammen kunne udvikle ca. 9000 hk.

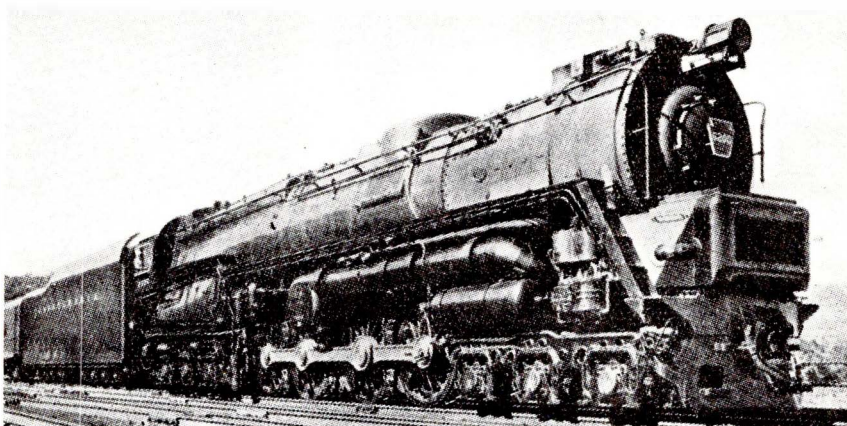
Samtidig byggede Pennsylvania-selskabet et stort antal mere normale eksprestogslokomotiver, der var konstrueret på basis af erfaringerne med det kæmpestore 3BB3-lokomotiv fra førkrigstiden, dog neddimensioneret noget og bygget med 2BB2-kobling. Disse lokomotiver viste sig at have fortrinlige egenskaber. — Senere, da diesellokomotiverne blev masseproduceret i specialfabriker og blev billige, anskaffede Pennsylvania Railroad disse i store mængder. Eksperimenterne med damplokomotivernes videreudvikling synes herefter at være ophørt.

Det er beklageligt, at man har indstillet arbejdet med de nye damplokomotivkonstruktioner, især i betragtning af, at der syntes at være kommet en virkelig udvikling igang.

Arsagen til, at det er gået sådan, må naturligvis søges i besparingsbestrebelseerne i forbindelse med den opfattelse, at diesellokomotiverne nu er blevet lidt mere økonomiske.

En tekniker ser naturligvis helst, at alle maskintyper til enhver tid udvikles side om side, og at de får lov til at konkurrere m. h. t. tekniske og trafikale præstationsevner, uden alt for meget hensyn til økonomiske forhold.

Der er imidlertid et lyspunkt, at Pennsylvania-jernbaneselskabet for nylig meddelte, samtidig med, at der bestiltes et par hundrede diesellokomotiver, at »man agter at bevare damplokomotiverne, hvor de er de mest økonomiske«.



En mulighed for forbedring af Københavns by-, forstads- og oplandstrafik

Af C. E. Andersen

(sluttes)

Efter anskaffelsen af de nye tog tænkes driften på bybanestrækningen tilrettelagt på følgende måde.

Antallet af tog pr. time forøges fra 9 til 12, først ved indsættelse af 3 L-tog pr. time, senere ikke mindre end 6 L-tog pr. time, idet en del S-togsmateriel til gengæld frigives til brug på andre strækninger, hvortil man da ikke behøver at bygge nyt S-togsmateriel.

Fra Hovedbanegaarden til Østerport tænkes der indført regelmæssig drift med tog hvert 5. minut. De standser ved alle Boulevardbane-stationer. Samtlige tog kører helt igennem mellem Valby og Hellerup og standser ved begge disse stationer; men kun S-togene standser ved Enghavevej, Dybbølsbroen, Nordhavn og Svanemøllen, hvorimod L-togene kører igennem disse stationer.

Hvert andet tog formeres som S-tog og hvert andet tog som L-tog. Togene kører i en 20 minutters periode i rækkefølgen: 1) S-tog til Holte (eller Lyngby), 2) L-tog til Klampenborg, 3) S-tog til Klampenborg (eller Hellerup), 4) L-tog til Holte, — og tilsvarende i modsat retning.

På Frederikssundbanen og Vestbanen er trafikken mindre, hvorfor det indtil videre må være tilstrækkeligt at køre med et S-tog en gang pr. 20 minutter. Men hvis det en gang bliver påkrævet, kan samtlige tog fortsætte ud over Valby, skiftevis som S-tog og L-tog til Ballerup og Glostrup, ganske analogt med trafikken ud over Hellerup til Klampenborg og Holte.

Det er ret ligegyldigt, om togene kører fra Glostrup til Klampenborg og Ballerup til Holte eller fra Glostrup til Holte og Ballerup til Klampenborg.

For bybanen opnår man herved forøget togfrekvens og formindsket tidsinterval mellem togene — Nordhavn, Svanemøllen, Dybbølsbroen og Enghave får dog kun 6 tog i timen og altid 10 min. mellem togene —

Frem for alt opnår man en jævn og regelmæssig køreplan, og tilmed kørsel med materiel, der er, om ikke ens, så dog brugeligt sammen.

Dermed er Boulevardbanens problem løst.

Som allerede berørt, tænkes L-togene afsendt fra Boulevardbanestationerne 5 minutter efter et S-tog og 15 minutter efter det S-tog, der kører i samme rute. De kommer følgelig frem til Hellerup og Valby umiddelbart efter et S-tog, der virker som opsamlingsvogne for dem, og får derved tilslutningsforbindelse til Hellerup og Valby, ganske uanset om S-togene selv fortsætter i anden retning eller ikke.

I Hellerup og Valby er der ca. 10 minutters tidsforskel mellem S-tog og L-tog på samme linie.

Udenfor Hellerup og Valby standser S-togene ved alle stationer, hvorimod L-togene kører igennem til Holte, Klampenborg, Ballerup og Glostrup uden standsninger undervejs, dog excl. Lyngby og Vanløse, der er særlig vigtige. L-togene kommer da frem til endestationerne kort tid efter S-togene.

Eventuelt gøres Lyngby og Vanløse til endestation for S-togene, idet L-togene så til gengæld standser overalt længere ude. Derved opnår man at kunne spare halvdelen af togene på de perifere strækninger, hvor kapacitetsbehovet er mindre. Dette er imidlertid et for helhedsplanen underordnet anliggende.

Ved den skitserede driftsordning opnår man at kunne forøge antallet af togforbindelser til eller fra de vigtige forstadscentre og trafikknudepunkter: Hellerup, Valby, Lyngby og Vanløse, samt endestationerne Klampenborg, Holte, Ballerup og Glostrup, fra 3—4 forbindelser til 6 forbindelser i timen, og for de førstnævnte stationers vedkommende endda med ensartede tidsafstande. De tilkommende forbindelser er særlige hurtige og behagelige.

Forstadstrafikken vil følgelig blive forbedret meget betydeligt.

Oplandstrafikken, d. v. s. trafikken udover Holte, Klampenborg, Ballerup og Glostrup, tænkes realiseret ved en kombineret, elektrisk-diesel-elektrisk drift. Dette forudsætter bl. a. en særlig teknisk indretning af L-togene, som frem for alt karakteriseres herved. L-togene udrustes således, at de kan bruges som styrevogne for dieselmotorvognene, specielt Mo-, Mp-, Mk-, Fk-vognene og lignende nye vogne. L-vognene kan for så vidt sammenlignes med de bogievogne (type CR) af træ med midterindgange og åbne endeindgange, der i nyeste tid er ombygget (til type CRS), så de kan bruges som styrevogne for Mo-vognene.

Eventuelt indrettes nogle (nye) Mo-vogne således, at de kan bruges som styrevogne for L-togene og S-togene. Disse Mo-vognes ekstra udrustning må altså svare til den elektriske udrustning i Ms-vognene. — Det er dog ikke strengt påkrævet at udstyre Mo-vognene med en sådan særlig udrustning, idet de normalt kun skal bruges udenfor de elektrificerede strækninger. Dieselvognene på de forskellige linier bør dog have samme hjemsted, stadig i København, og må derfor engang imellem køre over de elektrificerede strækninger. Da S-togene og L-togene her kører i tæt følge, kan det være praktisk at koble Mo-vognene sammen med dem. Mo-vognene må da være forrest, når togene kører i udgående retning.

Med en sådan udrustning kan L-vognene og M-vognene bruges sammen og kan tilmed køres i vilkårlig formering og retning. De kan køre både på de elektrificerede og de ikke elektrificerede strækninger. Og de kan tage kraften vilkårligt fra ledningsnettene eller dynamoerne.

En Mo-vogn er så kraftig, at man plejer at lade den trække 1—2 bogievogne i lyntogstrafik, 2 i hurtig-

togstrafik og 3 i persontogstrafik. Man regner endda med at lade den trække 4 vogne af en moderne let type, som dog ikke er bygget endnu. Vægten af tre bogievogne med trævognkasser af de typer, som nu bruges, er 95—100 t. Da en L-vogn kan ventes at veje 85—95 t, er den så passende tung for en Mo-vogn, som man overhovedet kan ønske det.

To L-vogne kan trækkes af to Mo-vogne eller en Mk-Fk dobbeltvogn. I og for sig kan man også formere endnu større komplekse tog. Men det vil volde besvær på boulevardbanestrækningen, og det vil slet ikke blive påkrævet.

Driften tænkes tilrettelagt således, at en L-vogn kører som elektrisk tog til den elektrificerede strækningens endestation. Her standser den umiddelbart ved en ventende Mo-vogn. Vognene sammenkobles, medens de rejsende stiger ud og ind af toget. Derpå kører toget videre med Mo-vognen foran og trukket af denne. Toget fortsætter til den nærmeste større oplandsstation. Så snart de rejsende er steget ud, og andre er kommet ind, kan det køre tilbage igen, nu med L-vognen forrest, og nu skubbet af Mo-vognen. Ved ankomsten til endestationen for den elektrificerede strækning kobles de to vogne fra hinanden, hvorefter L-vognen kan fortsætte alene.

En sådan driftsorganisation kan navnlig blive praktisk for Nordbanen mellem Holte og Hillerød. Det muliggør indførelsen af 20 minutters drift på denne strækning. Det vil være af stor betydning for størstedelen af Nordsjælland.

Måske vil man mene, at det vil koste for meget. Men der behøves ikke mere end 3 eller 4 Mo-vogne til afvikling af pendultrafikken mellem Holte og Hillerød. Hertil må regnes 1 eller 2 i reserve.

Driftsudgifterne for disse små tog behøver ikke at blive store. Togpersonalet kan jo begrænses til 2—3 mand pr. tog, d. v. s. 6—12 mand til hele trafikken. Samtidig frigøres det personale, der betjener damptogene mellem Hillerød og København, således at resultatet måske bliver en besparing af mandskab, til trods for, at togfrekvensen forøges.

Desuden bliver udgifterne til togmateriellets vedligeholdelse og navnlig udgifterne til brændstof mindre, fordi de elektriske og dieselelektriske tog er langt billigere i drift end de tunge damplokomotivtog.

Da det kun er Nordbanens damptog, der hindrer Boulevardbanen i at blive en rigtig bybane, vil indførelsen af det beskrevne driftssystem på strækningen Holte—Hillerød få stor indirekte betydning for trafikken i det indre København. Alene denne omstændighed må være tilstrækkelig vigtig til at motivere den skitserede driftsordning mellem Holte og Hillerød.

Hvis Klampenborg station ombygges, kan man indføre en lignende drift mellem Klampenborg og Rungsted. Derved får man 20 minutters drift halvvejs til Helsingør.

Dette kan måske synes at være en luksus; men der behøves ikke ret mange Mo-vogne hertil. Man kan klare sig med 3—4 Mo-vogne til hele trafikken mellem Klampenborg og Rungsted. Hertil må dog regnes 1—2, der holdes i reserve. Men de kan eventuelt spares, hvis reservevognene til Holte—Hillerød-strækningen henstår i Svanemølleremisen.

Eventuelt kan man engang med tiden sende et tog til Helsingør hver hele time.

Den kombinerede drift kan også indføres på strækningen Ballerup—Frederikssund. Men her er kapacitetsbehovet så ringe, at det må være tilstrækkeligt med timedrift udenfor Ballerup. Hertil kræves blot 2 Mo-vogne.

Det er også muligt at indføre en sådan drift på strækningen Glostrup—Roskilde. Man kunne da sende alle fjerntogene igennem mellem Roskilde og Valby uden standsning undervejs; men det vil sandsynligvis blive vanskeligt at opretholde helt regelmæssig toggang på lokal togene mellem Roskilde og Glostrup. Desuden måtte systemets indførelse på denne stærkt trafikerede strækning kræve en sporudfletning ude af niveau ved Glostrup. Derfor kan det i bedste fald kun blive et fremtidsmål at indføre systemet på Roskildebanen.

I første omgang er det kun aktu-

elt at indføre de komplekse tog på Hillerødbanen. Dette betyder i første instans byerne: Birkerød, Lillerød og Hillerød, som nu er i rivende vækst, og som vil få endnu flere udflytterbeboere, hvis 20 minuttersplanen gennemføres, hvilket i sin tur vil medføre stor trafikstigning.

Men det kan også blive aktuelt at lade en del af togene fortsætte fra Hillerød til Helsingør, ligesom fra Rungsted til Helsingør, således som allerede berørt.

Dermed kommer L-togene også til at tjene provinstrafikken, ikke blot mellem hovedstaden og provinslandet, men også den lokale provinstrafik.

Da L-vognenes største bruttovægt bliver ca. 115—120 t, vil deres største akseltryk kunne holdes nede på 10—11 t. Det betyder, at de kan køre på de letbyggede privatbanestrækninger til Gilleleje, Tisvildeleje og Frederiksværk—Hundested. Mo-vognene har imidlertid for store akseltryk til at kunne køre på disse baner. Men de ganske lignende Mp-vogne har 6 aksler og så små akseltryk, at de kunne bruges. Eventuelt kunne en del af de bestilte Mo-vogne fuldføres som 6-akslede vogne med tilsvarende lave akseltryk.

I så fald ville det blive muligt at indføre gennemgående L-Mo-tog til de fjerneste byer i Nordsjælland. Man kunne f. eks. lade de tre tog pr. time fortsætte fra Hillerød til henholdsvis Helsingør, Gilleleje skiftevis Tisvildeleje, samt Frederiksværk—Hundested.

Det er indlysende, at man kunne forbedre det provinssielle Nordsjællands trafikforhold meget ved en sådan ordning. Da provins—hovedstadsforbindelserne ville blive hurtige, hyppige og bekvemme, ville hele Nordsjælland efterhånden blive til et udflytterområde og dermed en del af Storkøbenhavn, dersom denne plan gennemføres. Derved kan der antagelig blive tilstrækkelig mange rejsende til, at planen bliver økonomisk forsvarlig.

Det er imidlertid troligt, at der kan komme for store forsinkelser på så lange strækninger. Og på banestrækningerne nær ved og inde i København må der ikke komme trafik-

forstyrrelser. Det er derfor tvivlsomt, om man bør interessere sig for at indbefatte provinstrafikens forbedring direkte i planen. Programmet er følgelig kun stillet som en helhedsplan til forbedring af oplandstrafiken, forstadstrafiken og bytrafikken.

Maske finder man planen trafikalt uigennemførlig og uoverkommelig i kapacitetsmæssig henseende og økonomisk umotiveret.

Der er næppe tvivl om, at man i praksis vil kunne komme ud for uforudsete driftsmæssige vanskeligheder. Men mon de ikke vil kunne klares af statsbanernes erfarne organisatorer?

Angående anlægsøkonomien skal der kun peges på, at L-togsvognene bliver betydeligt billigere i anskaffelse end tilsvarende S-togsvogne, og at deres siddepladskapacitet er meget betydelig i forhold til længden.

L-togene kan udnyttes særdeles godt i den praktiske drift, således at man ikke behøver at anskaffe særlige mange enheder. — Da trafikken for de ydre strækninger er mindre intensiv end for de indre, behøver man ikke så meget materiel her, forholdsmæssigt set. Man vil næsten altid kunne regne med at bruge enkelte L-vogne. Hvis man ville spare meget, kunne man nøjes med at bygge halve L-tog, ca. 40 m lange, med 3 bogier, og eventuelt uden banemotorer, hvilket sidste ganske vist kræver, at de bruges sammen med S-motorvognene indenfor Holte. — Dertil kommer så, at S-togene gennemsnitlig vil kunne formeres af færre vogne end nu, hvis de suppleres af L-togene, og togfrekvensen derved fordobles. På strækningen Lyngby—Holte kunne man ligefrem spare S-togene, idet L-togene kunne standse i Sorgenfri og Virum. — Endvidere vil L-togene frigøre et antal lidet udnyttede damplokomotiver samt en mængde nye bogievogne, der kan gøre god nytte andetsteds. — Endelig vil der frigøres en del Mo-vogne med tilhørende bogievogn, hvis man indfører L-tog på strækningen Hovedbanegaarden—Rungsted. Det er dog tvivlsomt, om deres antal overstiger det antal, der kræves til gennemførelse af den kombinerede L-Mo-vognstrafik på strækningerne Klampenborg—Rungsted og Holte

—Hillerød. På den anden side behøver man næppe at bygge nye Mo-vogne for at gennemføre planen. — Det væsentlige, der behøves, er et antal L-vogne. — Dette antal behøver ikke at være ret stort i sammenligning med de 98 motorvogne og 98 motorløse vogne, der snart vil være anskaffet til S-togstrafiken. — Og det må jo erindres, at disse få vogne udvider S-togstrafiken til at være ikke blot en forstadstrafik, men også en oplandstrafik og en egentlig bybanetrafik.

Planens driftsøkonomi lader sig ikke overse. Men man sparer jo bl. a. driftsudgifterne for damptogene. De bruger en mængde kul, som endda må importeres, hvortil der måske gar noget i retning af 1 mill. kr. ud af landet hvert år. Desuden spares udgifterne til damptogspersonale. Til gengæld må S- og L-togenes personale naturligvis forøges. Men forskellen kan ikke blive stor. Der kører jo allerede nu ca. 10 tog i timen mellem hovedbanegården og Hellerup, og de 12 tog, som planen forudsætter, kræver gennemsnitlig mindre togpersonale.

Planens betydning for driftsindtægterne må ikke glemmes. Indtægterne vil utvivlsomt stige, navnlig gennem længere tid. Derved vil forskellen mellem udgifter og indtægter blive gunstigere. Københavns forstadstrafik er formodentlig allerede nu statsbanernes bedste aktiv, og kan blive det i endnu højere grad i fremtiden, hvis man beslutter at gennemføre en plan, der radikalt forbedrer badebybanetrafiken og oplandstrafiken og skaber ny forstadstrafik i hele Nordsjælland.

Planens betydning for hele samfundets økonomi må heller ikke glemmes, og den vil få direkte betydning for hundrede tusinde af landets borgere, og må vurderes endnu højere end efter de beløb, disse borgere indbetaler til statsbanerne for befordringen og til staten i ekstra grundværdiskat.

Vigtigt er det, at planen kan realiseres meget hurtigt, måske i løbet af et par år. Den hindrer ikke større og bedre planer, sasom fuldstændig elektrificering, i at kunne gennemføres lidt efter lidt senere hen, når

trafikken er blevet oparbejdet så meget, at det kan blive aktuelt, og midlerne deril er blevet indtjent.

— — —

Sluttelig skal der peges på et specielt forhold. — Man ofrer nu sne af millioner af kroner på sikring af hovedstaden under krigsforhold. Den største fare består i, at en stor del af befolkningen opholder sig i inderbyen om dagen og nødvendigvis skal spredes hurtigst muligt i en alvorlig situation. Den mest sårbare del af hovedstadens trafikvæsen er S-togstrafiken, der let kan bryde fuldstændig sammen netop i det øjeblik, hvor det vil skade mest.

Denne ulempe kan i nogen grad afhjælpes, hvis man har et anseligt antal L-Mo-tog til rådighed, idet de kan køre overalt, uafhængigt af de elektriske ledningsnet.

Endnu bedre resultater i denne retning kan opnås, dersom man konstruerer L-vognene og Mo-vognene således, at Mo-vognens ene dynamo kan levere strøm til begge Mo-vognens banemotorer, forbundet i serie, og den anden dynamo leverer strøm til L-vognens banemotorer eller i det mindste to af dem, ligeledes forbundet i serie.

Dette er næppe særlig let at gennemføre, fordi de to slags vognes elektriske anlæg er forskellige. Men da begge vogntypers banemotorer arbejder med jævnstrøm og med omtrent samme spænding, er det måske gennemførligt uden alt for store udgifter. — Man ville da opnå en forøgelse af trækraften, ganske vist på bekostning af hastigheden. Mo-vognene vil derefter kunne trække tunge tog, f. eks. en L-vogn + et 4-vogns-S-tog.

Dette har naturligvis ingen betydning for den normale trafik. Men strømovertøringen fra Mo-vognens ene dynamo til L-vognens banemotorer kan måske også være til nytte under særlige omstændigheder. Eksempelvis kan Mo-vognene da bedre klare bakken mellem Holte og Birkerød, eller de kan medtage et par godsvogne, f. eks. mellem Hillerød og Holte eller Hillerød og Frederiksværk, uden at banemotorerne løber varme.

Hvad der menes om »det blå blad« i sin nye skikkelse



Det nye medlemsblad.

En af vore venner, der gennem mange år har fulgt vor forening, sender os disse linier:

Det nye »Dansk Lokomotiv Tidende« indgår som et værdigt led i de faglige tidsskrifter, der i de sidste år har gennemgået en modernisering. Min ringhed læser gennemgående 60—70 fagblade hver måned, og det siger sig selv, at der her er rige muligheder for sammenligninger. Det er mit absolutte indtryk, at forretningsfører E. Greve Petersen og medhjælperen Aage Hansen i samvirke med bogtrykkeriet har opnået et særdeles smukt resultat. Foreningen har fået et virkeligt pænt medlemsblad. Jeg kender de brave lokomotivmænd særdeles godt, og jeg ved også, at nogle af »de gamle« finder, at det moderniserede blad er et brud med traditionerne. Dette synspunkt er forkert. Redaktionen har holdt bladets velkendte blå klædebon, men de typograftekniske linier er blevet fornyet og ført i overensstemmelse med nutidens krav til et moderne medlemsblad. Der er al grund til at ønske Dansk Lokomotivmands Forening til lykke med det nye blad — og dette vil blive yderligere markeret i november, når 50-års dagen for udsendelsen af det første blad er inde.

Louis Svendsen.

Gammel ven i nyt dress.

En dejlig overraskelse var det at modtage årets første »blå blad«. Med dets højst tiltrængte op-pudsning faldt det i øjet og gav den samme følelse, som når en god ven møder op i nyt tøj og med sin blotte nærværelse virker opløftende og yderst tiltalende. At bladets indhold og stoffets indre placering også er blevet bedre, konstateres blot med en endnu større glæde.

Det glæder, at DLT nu har taget et stort skridt på den vej, hvor man gør fagbladene til »de kulørte ugeblades« afløser og forsøger at samle alt det, der interesserer, også udenfor det rent faglige.

Fagbladene skal tage dagens politiske spørgsmål op til debat (også andet end redaktørens politiske mening skal luftes her); her skal gives oplysning om andres fagpolitiske forhold, lad os også se de nye bøger, der kommer frem, blive anmeldt i vort blad, lad os se filmanmeldelser, få praktiske oplysninger om f. eks. fotografering, husflid, pasning af haven etc. etc., ja, lad os virkelig gøre vore fagblade til det, de skal være, nemlig blade, der dækker det behov, vi har for oplysning.

Det skal være givet ud fra det ønske at oplyse og kun dette og ikke som »de kulørte ugeblades«, der først og fremmest vil tjene penge, om også de skal lefle for vore dårlige egenskaber og åndelige dovenskab. Lad mig som et eksempel på efterfølgelse pege på det kooperative blad »Samvirke«; her er læsestof for hele familien, uden at det derfor går ud over bladets formål.

Jeg er vel klar over, at med de midler, der er til DLT's rådighed ikke kan gøres meget mere, end forholdet er, men tænk, om man kunne overflødigsgøre de »kulørte ugeblade«, hvilke enorme pengebeløb der så kunne blive til vore egne fagblade.

Større samarbejde mellem alle grene af fagblade er nødvendigt for at opnå dette, og jeg lykønsker i den forbindelse med det nylig indgåede samarbejde mellem de nordiske jernbanefagorganiseringer. Men vi skal videre. Større samarbejde alle fagblade imellem må opnås, så fagbladene bliver uundværlige og derfor så værdifulde, at læserne er villige til at ofre for at beholde fagbladene.

Padborg i januar 1950.

Lokf. C. Søgaard Hansen.

En overraskelse.

Det var en stor og behagelig overraskelse at modtage det første nummer af DLT for 1951. Den »make up«, bladet har fået, er et plets-kud, som tjener redaktionen til ære, fordi den hårdt tiltrængte ændring af bladets udseende og inddeling er løst på en måde, så selv den mest kræse må være tilfreds; måtte nu selve indholdet, ikke mindst ved medlemmernes hjælp, komme til at ligge i samme plan, vil glæden ved modtagelsen af bladet være fuldstændig.

Selve forsiden har fået et mere roligt og tiltalende udseende i modsætning til den gamle, der virkede tung og ufiks. Siderne 1 og 2 med henholdsvis »indholdsfortegnelse« og »nordisk nyt« er f. f. Side 4 er ligeledes udmærket, og hvor en anerkendelse for det store arbejde, det har været at lave denne side, er på sin plads. De tekniske sider 5, 6, 7 og 8 med særlig sideinddeling og nummerering til evt. samlemapper er en værdifuld hjælp til læsere, der vil samle disse særskilt. Siden for afdelingsmeddelelser og personalia virker absolut tiltalende med de fikse overskrifter.

Annoncerne er blevet tydeligere og mere i symmetri uden at virke for dominerende og uden det »hulter til bulter-udseende« som før.

Et stort arbejde er gjort for at nå dette udmærkede resultat, derfor en kompliment til redaktionen for veludført arbejde.

*G. A. Rasmussen,
lokomotivfører, Gb.*

Ungdommeligt udseende trods alderen.

»Dansk Lokomotiv Tidende«, der snart fylder 50 år, har benyttet lejligheden til at skifte udseende. Det fremtræder nu som et smukt fagblad, klart sat op og let læseligt. Det er syvende gang, bladet skifter udseende, og det virker nu yngre og smukkere end nogensinde.

(Soc. Dem. 7. jan. 1951).

De samvirkende.

Det ser atter ud til, at DLF's medlemmer under en eller anden form skal tage forhåndsstilling til indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Det kan derfor undre en del at se artikler i bladet, der kun taler for en indmeldelse, hvorimod tvivlrådige eller modstandere tilsyneladende intet har at sige.

Muligvis er det sandt, når det ude i afdelingerne hævdes, at indlæg fra disse ikke kan optages i bladet grundet »pladsmangel«, men — hvis det er sandt, mon det så er klogt? En frisk diskussion om dette problem i bladet ville sikkert have medlemmernes store interesse, ikke mindst for dem, der ikke er dikteret af fanatisk politisk overbevisning. Indlæg i en eventuel diskussion må naturligvis ikke være for lange, da en afkortning eller uddrag af sådanne ikke kan få stor værdi.

Lad organisationens formand indlede diskussionen med en leder i bladet desangående og lad medlemmerne angribe eller forsvare af hjertens lyst!

Gunnar Rasmussen.

Tanker ved nytår 1951.

Tillad mig at lægge beslag på en lille plads i »Dansk Lokomotiv Tidende« for at give udtryk for tanker om, hvorledes fremtiden vil stille sig for danske lokomotivmænd.

Når sådanne tanker opstår, kommer man uvilkårligt til at tænke tilbage, hvorledes blev opgaverne løst for 25—30 år siden, og hvorledes var tiderne i forhold til nu, og hvilke opgaver blev der dengang stillet til organisationerne og særlig »Dansk Lokomotivmands Forening«. For 25—30 år siden var ønskerne fra lokomotivmændene af en anden karakter end de ønsker, der fremsættes i dag, dengang var det naturligt, at al organisationens kraft blev sat ind på at skaffe forfremmelse til vore lokomotivfyrbødere, hvoraf mange havde indtil 16—20 års tjeneste i 14. lønningsklasse; det var ikke sært, at disse kammerater gik og ventede på forfremmelse, som betød førertjeneste (selv om de første år var på rangermaskinen) og dermed en tiltrængt lønforbedring, men fremfor alt, så havde de den fornødne erfaring for, hvad det vil sige at være lokomotivmand. De af mig omtalte kammerater betalte dyrt for at få den erfaring, som kun en part kunne høste fordel af: »administrationen«. Hvad er nu årsagen til, at det dengang tog 16—20 år, før en mand kunne blive lokomotivfører? Stiller man det spørgsmål op imod den tid, det tager i dag 1950, ja, så giver det stof til mange tanker, og det kan også være, at jeg ikke vil blive forstået af mine helt unge kammerater.

Årsagen til, at lokomotivfyrbødere udnævntes til lokomotivførere i en alder af ca. 28 og 29 år, d. v. s. vedkommende har været ansat i ca. 5 à 7 år, er efter min opfattelse en forfejlet personalepolitik fra administrationens side, hvem vil komme til at betale ud i fremtiden for denne fejl — lokomotiv-

mændene selv —, og på hvilken måde vil det ske? På den simple måde, at de bedste kort er slået ud af hånden på ledelsen for vor organisation, idet ledelsen står svagt overfor en administration, som ved et evt. lønkrav fra vor side, kan sige, når en lokomotivmand bliver lokomotivfører i så ung en alder og være på slutløn, inden han fylder 40 år, så har det ingen hast. For udenforstående er dette synspunkt rigtigt, »men«, for der er et »men«, de af mig omtalte lokomotivfyrbødere med 16—20 års tjeneste havde den lange tid med strengt arbejde, der var dog et lyspunkt, forfremmelsen til lokomotivfører vinkede i det fjerne. Når en ung lokomotivfyrbøder bliver lokomotivfører i dag, har han ikke alle sine løntillæg som lokomotivfyrbøder, han vil først få den lange periode som lokomotivfører med den for stillingen fastlagte lønning. Når denne periode er gået, og vedkommende er på slutløn, er han ikke 40 år, der er endnu 25 år tilbage, i disse år findes ingen lyspunkter at se op til, der er ingen mål at nå.

»Her er en fejl«, som må rettes, en opgave for organisationens ledelse — jeg indrømmer, den bliver ikke let —, men løses skal den, og på hvilken måde skal det ske, efter min opfattelse er der 2 veje at gå:

1. Opslagsstillinger i en højere lønningsklasse for lokomotivmændene.
2. eller et løntillæg efter et vist antal år som tjenestegørende lokomotivfører.

Opslagsstillinger kan vi hurtigt blive færdige med, det er ikke det, det store flertal af lokomotivmændene ønsker, vi har høstet flere erfaringer, som ikke var gode, men hvad er nu årsagen til, at så stort et flertal af lokomotivmændene er imod opslagsstillinger, der er mange grunde, og af hensyn til plads i DLT kan jeg kun nævne en grund, som kommer ind under begrebet uddannelse. Jeg skal ikke gå langt tilbage i tiden, men blive ved den såkaldte nyere tid, dengang skolen ude i Hellerup blev åbnet, og det første hold lokomotivfyrbødere begyndte, siden den gang er der kommet flere prøver fremkaldt af udviklingen. Lad os tænke på normale forhold, og en ung mand søger ind til DSB, her må jeg gå ud fra, at den embedsmand er i besiddelse af særlige evner, som skal til for at bedømme en mand første gang man træffer vedkommende, og har en kort samtale med ham. Når dette er sket, kommer de forskellige prøver, attester med afsluttende eksamen hver gang; nu skulle den unge mands teori være i orden, vi mangler kun en ting, og det er erfaring, som vi alle trænger til, og den kan kun fås ude i arbejdet på et lokomotiv eller motorvogn under en kyndig lokomotivførers vejledning, tiden går, og denne mand udfører sin gerning uden påtale fra sine nærmeste foresatte; hvis denne mand for at få en højere lønning og derfor en højere pension, skal søge en stilling ifølge opslag, skal han udvælges igen efter mange års pletfrit arbejde, forstå det, hvem der kan, jeg kan ikke.

Efter at have givet udtryk for mine personlige tanker, kan enhver se, at jeg er modstander af op-

slagsstillinger for lokomotivmændene, og jeg synes, at organisationens kraft og styrke — når den givne lejlighed er tilstede — må sættes ind for at skabe en højere slutløn for lokomotivførere, f. eks. ved et 3. løntillæg, som først kunne opnås efter at have udført lokomotivfører-tjeneste i et vist antal år.

I håb om, at ovenstående frie tanker optages i DLT og dernæst et endnu større håb om, at nogle af kammeraterne ude omkring i landet vil give deres bidrag dertil, så vi kan få en diskussion i det blad, som er bindeleddet imellem alle lokomotivmænd, og derigennem give vor ledelse indtryk af, hvad det er, lokomotivmændene vil.

Det kan være, at mine tanker er fejlagtige.

Hgl. i december 1950.

P. Jensen.

Lokomotivfører dræbt af toget.

På det gamle ars sidste dag kom lokomotivfører K. C. Bøjen, Lunderskov, ulykkeligt af dage. De nærmere omstændigheder ved ulykken kan næppe helt fastslås, men det formodes, at Bøjen, der havde rangeret fra kl. 15,30 til 18,00, har været på vej til sit værelse i opholdsbygningen på perron I for at spise sin mad og hvile sig, forinden han igen kl. 23,45 skulle påbegynde sin tjeneste for natten. Under passage af hovedsporene har han i det disede vejr ikke bemærket tog 983, der kl. ca. 18,45 var under indkørsel på stationen, men lokomotivfører O. Israelsen, Padborg, der fremførte toget, bemærkede en uniformshue, der blev slynget op mod maskinen. Da toget var bragt til standsning, viste en nærmere undersøgelse, at glasset i maskinens frontlanterne var knust, men man kunne iøvrigt ikke finde noget, der tydede på, at en påkørsel havde fundet sted. Først efter, at toget havde forladt stationen fandt man lokomotivfører Bøjen dræbt og lemlæstet mellem sporene.

K. C. Bøjen var født den 10. oktober 1920 i Frederikshavn, hvor han ligeledes havde sin familie bosiddende, og hvortil han håbede at opnå en forflyttelse i den nærmeste fremtid. Han blev udlært som klejnsmed i 1939 og antaget som ekstrahandværker den 28. december 1942 ved D. S. B. og begyndte den 10. april 1944 som aspirant i Frederikshavn, hvorfra han den 1. maj 1946 blev ansat som lokomotivfyrbøder i Padborg. Den 1. juli 1950 opnåede han forfremmelse til lokomotivfører med station i København, hvorfra han den 1. oktober blev forflyttet til Lunderskov.

Bøjen var ualmindelig afholdt bade af sine kolleger ved statsbanerne og af sine kammerater i Frederikshavn. Et stærkt vidnesbyrd om vennekredsens størrelse fik man ved bisættelsen lørdag den 6. januar. Fladstrand kirke kunne slet ikke rumme de mange mennesker, der var mødt op for at bringe ham den sidste hilsen. Et væld af blomster og kranse smykkede baren og fyldte hele kirkegulvet. 6 kolleger stod æresvagt ved kisten. Der var faner fra Dansk Jernbane Førbund, Lunderskov afdeling, Frederikshavn Idrætsforening og Socialdemokratisk Vælgerforening samt fra vor forenings afdelinger i Esbjerg, Padborg, Fredericia, Aarhus, Aalborg og hovedbestyrelsens banner.

En stor sorg har ramt det lille hjem i Frederikshavn, hvor en familieførogelse netop er forestående, men hvor lykken så brat blev sønderknust for den unge hustru, den lille datter og gamle mor.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Det meddeles herved, at der til valget af de 10 bestyrelsesmedlemmer til Statsbanepersonalets Sygekasse for perioden 1. april 1951—31. marts 1955, der skal vælges af de *ubemidlede* interessenter, er indkommet følgende kandidatlistes:

Liste A.

Til bestyrelsen:

1. Overmatros V. E. Hansen, Korsør.
2. Overportør J. K. Jensen, København H.
3. Banebetjent N. A. Jensen, Aarhus H.
4. pens. banebetjent S. Jørgensen, Næstved.
5. Remisearbejder J. K. Kristensen, Aarhus H.
6. Overtrafikassistent C. A. A. Larsen, København H.
7. Forretningsfører P. Madsen (overportør i Nyborg).
8. Jernbanepakmester J. P. Pedersen, Aarhus H.
9. Lokomotivfører E. Greve Petersen, København.
10. Jernbanepakmester E. Rasmussen, Herning.

Som suppleanter:

1. suppleant for den under 1) anførte: Overskibsfyrbøder O. B. Johansson, Korsør.
2. suppleant for den under 1) anførte: Overmatros H. F. Rasmussen, Korsør.
1. suppleant for den under 2) anførte: Overportør N. K. P. Kolding, Aalborg.
2. suppleant for den under 2) anførte: Stationsbetjent L. B. Jönch, København H.
1. suppleant for den under 3) anførte: Banenæstformand H. V. Johansen, København H.
2. suppleant for den under 3) anførte banebetjent P. Jensen, Viborg.
1. suppleant for den under 4) anførte: rangermester A. E. Klinkvort, Fredericia.
2. suppleant for den under 4) anførte: Stationsmester J. J. Møllepovl, Herfølge.
1. suppleant for den under 5) anførte: Remisearbejder A. Munck Sørensen, København.
2. suppleant for den under 5) anførte: Remiseformand V. B. Frederiksen, København.
1. suppleant for den under 6) anførte: Kontorassistent fr. D. E. Lauritsen, København.
2. suppleant for den under 6) anførte: trafikassistent P. K. S. Olsen, Odense.
1. suppleant for den under 7) anførte: Rangerformand N. Meldgaard Kristensen, København.
2. suppleant for den under 7) anførte: Overportør A. J. Ludvigsen, Kolding.
1. suppleant for den under 8) anførte: Togfører N. J. Olsen, Fredericia.
2. suppleant for den under 8) anførte: Jernbanepakmester C. M. Albrechtsen, København.
1. suppleant for den under 9) anførte: Lokomotivfører Aage H. Hansen, København.
2. suppleant for den under 9) anførte: Lokomotivfører V. N. Bundgaard, Aarhus.
1. suppleant for den under 10) anførte: Stationsmester P. H. Pedersen, København.

Liste B.

Til medlem af bestyrelsen:

1. Arbejdsmand S. P. Albrechtsen, Centralværkstedet, Aarhus.
2. Håndværker E. J. Danielsen, Centralværkstedet, København.

Som suppleanter:

For den under 1) anførte: Håndværker H. E. Jensen, Centralværkstedet, Aarhus.

For den under 2) anførte: Håndværker Arne Jensen, Centralværkstedet, København.

Meddelelse herom samt stemmesedler vil blive udsendt fra sygekassens kontor. Det er ikke ubetinget nødvendigt at anvende de fra sygekassen udsendte blanketter, men stemmesedler skal for at være gyldige i hvert fald være udfyldt i overensstemmelse med valgereglerne, d. v. s. således, at navnene på de kandidater, vedkommende vil stemme på, skal være opført, eventuelt — hvis man ønsker at give en kandidat flere stemmer — navnet på denne kandidat gentaget eller ordet »samme« anvendt lige så ofte. Endvidere er det nødvendigt at kræve sygekassemedlemsnummeret påført stemmesedlen som betingelse for dens gyldighed.

Stemmesedlen skal være sygekassens kontor i hænde senest den 15. februar d. a.

Til denne gruppe på 2 bestyrelsesmedlemmer, der skal vælges af de *bemidlede* interessenter, var der ved fristens udløb kun indkommet en kandidatliste med 2 kandidater til bestyrelsen og 3 som suppleanter. Der bliver derfor intet valg i denne gruppe, for hvilken følgende derefter i perioden 1. april 1951—31. marts 1955 er bestyrelsesmedlemmer:

Trafikinspektør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, København,
trafikkontrolør O. H. Malchau, Aarhus, medens følgende er suppleanter, således:

1. Lokomotivfører C. C. S. Schmidt, Nyborg.
2. Værkmester H. K. Henriksen, Centralværkstedet, København.
3. Stationsforstander L. P. R. Rieck, Glyngøre.

I den ved dr. Ørums død ledigblevne post som jernbanelæge i 5. B. lægedistrikt i København er fra 1. januar d. a. ansat dr. J. A. Simonsen, Frederikssundsvej 168.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget:

Ørelæge N. E. Manniche, Østergade 5, Herning.
Konsultation kl. 13—15 undtagen lørdag.
Ørelæge A. Zacho, Slotsgade 8, Randers.
Konsultation kl. 12,30—15,30, lørdag kl. 10—12..

Statsfunktionærernes Låneforening.

Statsfunktionærernes Låneforening meddeler, at udlånsrenten for nye lån indtil videre vil være 5½ pct. p. a.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Aarhus: Kassererens adresse rettes til: Aabyvej 25, 1., Aabyhøj.



Taksigelse.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands, lokomotivfører Christian Rasmus Theodor Holmtofts sygdom, død og begravelse.

Othilia Holmtoft.

Lodtrækning.

Ved de københavnske afdelingers juletræsfest den 13. ds. blev følgende numre udtrukket: 042 — 008 — 101 — 093 — 381 — 179 — 221 — 182.

En fyldepen blev fundet under juletræsfesten. Kan afhentes hos Kaj Pedersen, mdt. Gb.



Navneændring.

Lokomotivfører A. Lindberg Pedersen, Helgenæsgade 5., 2, Aarhus, rettes til: A. Lindberg.

Afsked.

Lokomotivfører A. Andersen, dbmd., Tønder H., på grund af alder med pension (28-2-51, min afsk.).

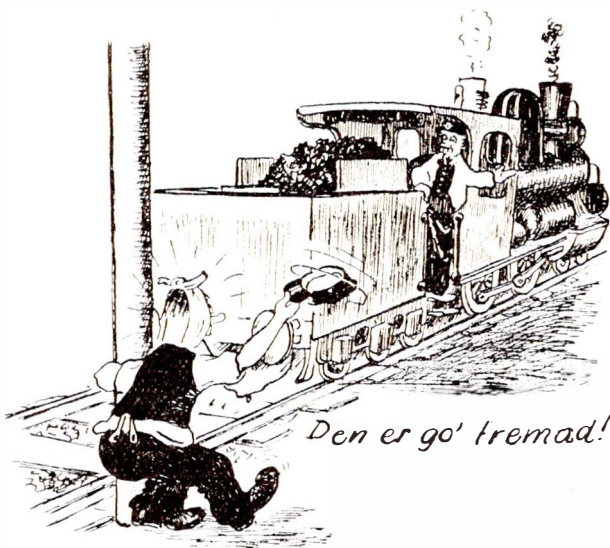
Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører K. C. Bøjen, Lunderskov, død den 31-12-50.

Dødsfald blandt pensionister.

Lokomotivfører C. F. Andersen, København F, død den 10-1-51.

Lokomotivfører O. A. Liljekrans, Saxogade 86, 4., København V., død den 2-1-51.



**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal-
og Selskabslokaler
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter
Gothersgade 14

»LA BELLA«

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Nørrebrogade 20
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

Alt i Papirvarer og Kontorartikler

Carl Lind, Købmagergade 64
Fredericia . Telf. 1034

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

Specialitet:
Fødselsdagskringle

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. **Holger Häuser**

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

**FREDERICIA
KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S**

URMAGER OG GULDSMED

BASTIANSEN

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Fest- og

Jubilæumsgaver

H. OLSEN HOLMELUND

Kulimport

Fredericia

Tlf. 169-170

Fredericia Banegaards Restauration

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende
Husk Marketeriet!

*Hurtig
Betjening*

Telefon 187

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erinding
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

☆ **STRUER . Tlf. 119**

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

B. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen



Odense Pilsner
den mest velmagende
1/2 ALBANI BRYGGERIERNE

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

Slagelse Banegaardsrestauration



anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

Valdemar Nielsen



**Krone-
Smergellærred**



FR. ERIKSEN

Slakteri og Pølsefabrik

Telf. 167

BRANDE

BRANDE HOTEL*
Telefon 3

Møbler fra

E. Borgaard
Tlf. Brande 62**H. L. Aastrup & Søn**

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

Vort Speciale er kunstige Tændør,
der ser ud som naturlige
Prøv den lette Plasticgane
H. Mønster . Tandtekniker
Telf. 94 . Stationsvej 5 . Brande

Bliv velklædt i

Herremagasinet »Tip Top«

Telf. Brande 159

v/ Svend Nielsen

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes**N. H. Sørensen**

Tlf. 38 Brande

Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos
JEPSEN i Brande

Telefon 132

JOH. HANSEN

ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

IMPORTØREN

Brande

Storegade 23 Tlf. 24

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres

Aage Andersen

Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Frukt - Blomster - Kranse

*

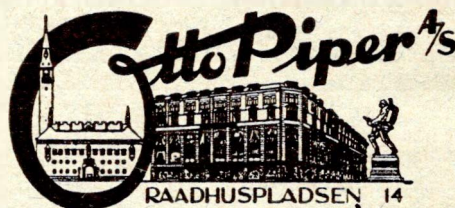
M. Balle Telf. Brande 1

Renseri »PERFECT«

Torvegade 14

Telfon:
Brande 245

Sengeudstyr - Hvidevarer - Gardiner - Gulvtæpper

Leverandør
til De danske
Statsbaner og
til Dansk Lo-
komotivmands
Forenings
Feriehjem**AAGE NIELSEN** Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Hævefliser,
Flagstangsfødder m. m.**Kalundborg Brugsforening og****Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserver - Isenkram

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

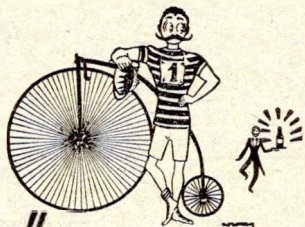
Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

-en a' de Gamle



eller

HOF**Fineste Kød, Flæsk, Paalæg**

Slakteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25, Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg**Er Lyset i Uorden** da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet