

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 16

20. AUGUST 1954

54. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af B andager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43 · K · C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5, AARHUS · KLAREGADE 7, ODENSE

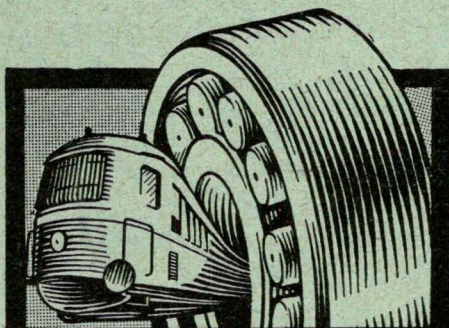
DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

*Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor*

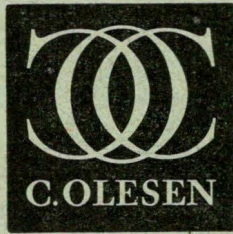


Stjerne **MAGASINET** A/s

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 · ÅRHUS
TELEFON 2 36 11



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



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser Husk Marketenderiet Hurtig Betjening
Telefon 1232 *Ærbødigst Viltøft*

Importkompagniet ^{A/s}

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

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

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHIS

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513



Odense Pilsner
- den mest velsmagende

^{A/s}ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni ^{A/s}

Hans Niensens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING HB**

Andersson & Bardram ^{A/s}

Stuðstræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA ^{A/s}

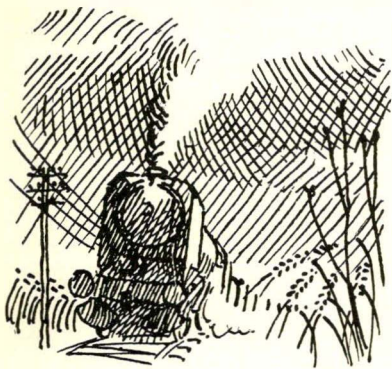
RANDERS

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN** . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 54. ÅRGANG

20. AUGUST 1954



Indhold:

Tyve nye litra MY	185
Nordisk nyt — Repræsentant- skabsmøde i NJU	186
MY-lokomotiverne svarer fuldt ud til forventningerne	187
Fugleflugtslinien	189
Lidt om lokomotivføreren og hans gerning	190
Ny dieselektrisk lokomotivtype på demonstration gennem Dan- mark	192
Fra medlemskredsen	193
DLF og DsF	193
Statsbanernes Sygekasse	194
Lige løn for lige arbejde	194
Under DLF	195
Jubilæum	195
Opmærksomhed frabedes	196
Lokomotivførernes Sangforening Gb.	196
Lanternen	196
Landsorkesterstævne i Fredericia	196
Byttelejlighed	196
Olsen og Jensen	196



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Udvidet nordisk samarbejde ved bygning af 20 nye litra MY

I begyndelsen af august måned opnåede generaldirektør E. Terkelsen trafikministerens sanktion til at underskrive kontrakt med Nydquist & Holm, Trollhättan, om levering af tyve litra MY. Lokomotiverne skal i lighed med de allerede tidligere leverede bygges af dette firma, naturligvis i samarbejde med A/S Frichs, Aarhus.

Meddelelsen om dette indkøb kommer ikke overraskende for lokomotivmændene, tværtimod, efter de gode erfaringer, vi har høstet i det cirka halve år, de fire første af denne type har været i drift, og med vort kendskab til Statsbanernes lokomotivpark, som i flere år har trængt til fornyelsen, finder vi den nye ordre velplaceret, og den hilses af fagmanden med glæde og tilfredshed. I mange år har vi i virkeligheden haft stærkt behov for at få en del af damplokomotiverne erstattet, men i dette som i så mange tilfælde har landets økonomi gjort sin indflydelse gældende, og skønt der på mange andre områder er blevet ofret millionbeløb på indkøb af materiel, har Statsbanernes lokomotivpark højst kunnet opnå en fornyelse af mere problematisk karakter, alt imens de ældre maskintyper, som forlængst burde have været udrangeret, har måttet tage kampen op i den moderne trafiks hårde konkurrence.

Nu skal det straks erkendes, at den sidste verdenskrig og efterkrigstiden har forsinket arbejdet med en modernisering på drivkraftens område, og at den store meningsforskel blandt teknikerne om, hvilken driftsform, der ville blive den økonomisk fordelagtigste i fremtiden, vel også har haft indflydelse herpå. Elektrificeringen og motoriseringen har i denne diskussion stået overfor hinanden som konkurrenter, såvel i lande med righoldige vandmasser og dermed billig elektricitet som i lande, hvor elektricitetsprisen er temmelig høj. Der kan imidlertid ingen tvivl være om, at det trods alt bliver dieselmotoren, der løber af med sejren, og at den vil holde førerpladsen mange år frem i tiden. Selv i de lande, hvor elektrificeringen er gået stærkt frem på grund af en øjeblikkelig økonomisk fordel i naturkraftværkerne, har man da også i de senere år foretaget indkøb af dieselektriske lokomotiver. Dette gælder ikke alene i Skandinavien, men også i Mellemeuropa.

Inden for Statsbanernes maskinafdeling har man da også over en længere tid foretaget grundige undersøgelser af udviklingen på diesellokomotivets område, og da man i foråret 1952 søgte regeringens tilladelse til at bestille seks lokomotiver fra General Motors leveret gennem dette firmas licenshaver, Nydquist & Holm, var det på baggrund af indhøstede erfaringer og med fuld sikkerhed for, at det var den rette disposition. Den daværende regering nedskar ganske vist det foreslåede antal med to, således at man kun fik de fire lokomotiver, skønt det af praktiske og økonomiske grunde burde have været seks.

De forventninger, man dengang stillede til denne solide og gennemprøvede lokomotivtype, er i dag indfriet med hundrede

Repræsentantskabsmøde i NJU.

Nordisk Jernbanemands Union har i dagen 6.—8. august holdt ordinært repræsentantskabsmøde i Hålland, Sverige.

På mødet aflagdes rapport fra de enkelte lande om arbejdet vedrørende jernbanemændenes løn- og arbejdsforhold m. m.

I relation til den nyligt afholdte kongres i Internationalt Transportarbejder Forbund, hvor der foregik en indgående debat om samordning af Europas transportvæsen uden Nordens deltagelse, vedtog repræsentantskabsmødet en udtalelse, hvori der gives udtryk for de nordiske landes interesse i at blive optaget i dette samarbejde, idet man er af den opfattelse, at disse lande i høj grad bør medtages i samordningen for at give denne størst mulig værdi ved tilslutning af flest mulige lande i et ensartet transportsystem på det europæiske kontinent. Henvendelse herom vil blive rettet til ITF.

Mødet drøftede også mulighederne for en udveksling af jernbanemænd de nordiske lande imellem, og der skal sættes ind på at få denne sag gennemført, således at tilsvarende tjenestekategorier bytter job i et begrænset tidsrum, f. eks. 3 måneder. Til en begyndelse synes en udveksling af værkstedsarbejdere at være umiddelbart gennemførlig, hvorfor der kan imødeses snarlig begyndelse på dette område.

NJUs sekretariat, der de to sidste perioder har været lagt til Danmark, blev overgivet til Norge for den nye valgperiode, idet den hidtidige præsident P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund, vicepræsidenten E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening, og generalsekretæren J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund, gik af, og i stedet valgtes til de nævnte hverv M. Trana, Norsk Jernbane Forbund, M. Heggstad, Norsk Lokomotivmannsforbund, og S. Runge, Norsk Jernbane Forbund.

Der skal ved en senere lejlighed blive bragt et mere udførligt referat af de på repræsentantskabsmødet drøftede problemer.

procent. Det kan uden overdrivelse siges, at anskaffelsen af MY-lokomotivet har været et pletskud. Skønt man på et givet tidspunkt kunne mene, at de stillede forventninger til maskinernes ydeevne og driftssikkerhed var noget optimistiske, må det fra alle sider i dag erkendes, at de langt fra har været overdrevet. I virkeligheden har de overtruffet selv de dristigste forhåbninger om, at vi i lokomotivparken skulle få et diesellokomotiv, som opfylder kravene fra en moderne jernbanedrifts drivkraft.

De første lokomotiver af den nu afgivne bestilling vil blive leveret i efteråret 1955, og efter cirka 10 måneders forløb kan det påregnes, at de alle tyve er i drift. Der vil under maskinernes bygning blive tale om et udvidet nordisk samarbejde, idet A/S Frichs og andre danske firmaer skal have cirka 30 procent af arbejdet, hvilket er mere end danske firmaer udførte på de fire første, men til gengæld også, hvad der kan påregnes de hjemlige firmaer kan påtage sig i forbindelse med allerede afgivne bestillinger på andet materiel, når leveringstiden skal holdes indenfor en overskuelig fremtid og det nye materiel fremskaffes, inden det er for sent. Foruden denne tilfredsstillende udvidelse af arbejde, som kan udføres inden for landets grænser, er der tillige ved bestillingen på et større antal opnået en reduktion i prisen fra 1,8 til 1,5 mill. kr. pr. stk., således at behovet for bevilling af fremmed valuta er betydelig mindre pr. lokomotiv end for to år siden.

Som det vil erindres, har Statsbanerne yderligere to lokomotiver i bestilling hos A/S Frichs foruden et antal MO-vogne. Medens de sidste ventes leveret indenfor det første år, vil de to lokomotiver næppe komme på skinnerne før til efteråret 1956, og da der tillige er tale om en helt ny konstruktion bygget i samarbejde med Burmeister & Wain, vil der hengå endnu nogle år, før prøvetiden er overstået og eventuelle nye ordrer kan afgives.

Den nu afgivne bestilling på MY-lokomotiverne er derfor indgivet på det rette tidspunkt. Det bliver nu muligt at få de gamle udslidte damplokomotiver udrangeret, og for Statsbanerne vil 24 dieselelektriske lokomotiver være et godt led i banernes kamp overfor konkurrenterne og et effektivt led i stabiliseringen af økonomien.

Det havde været ønskeligt om antallet kunne have været forhøjet blot med 12 stk. mere, thi i virkeligheden er 20 et meget ringe antal, når man skal skaffe fornyelse i en lokomotiv- og motorpark på cirka 500, hvoraf en stor part burde have været taget ud af billedet for længe siden. Men formentlig er det af hensyn til dansk industri, at man har været så beskeden kun at afgive bestilling på det mindst mulige, skønt man samtidig har forøget den danske industris andel i arbejdet, og skønt bestillingen er afgivet på en tid, hvor nordisk samarbejde anbefales meget stærkt af de nordiske landes regeringer.

Det er til gengæld symbolsk, at det netop er banerne, som er blandt de første til at afgive en ordre indenfor nordisk industri og i umiddelbar tilslutning til Det Nordiske Råds reformmøde; men skinnerne har jo altid været blandt de stærkeste bånd nationerne imellem, og lad dem fortsætte med det, så egoismen trækkes i baggrunden til fordel for samarbejdet.

MY-lokomotiverne svarer fuldt ud til forventningerne

I forbindelse med dagspressens omtale af det forestående indkøb af yderligere 20 dieselelektriske lokomotiver litra MY, har »Jyllands Posten« haft et interview med overmaskiningeniør Haldbo, 2. Distrikt. Da erfaringerne efter det første halve års kørsel med ny erhvervelsen ikke mindst har interesse for vore medlemmer, bringer vi i det efterfølgende overmaskiningeniørens betragtninger.



Der har end ikke været begyndervanskeligheder.

Jyllands-Posten har spurgt overmaskiningeniør S. Haldbo fra 2. Distrikt i Aarhus, hvad han mener om den nye trækraft.

— Jeg har ikke ret til at sige, at den har overtruffet Statsbanernes forventninger, men jeg kan med sandhed sige, at den langt har overtruffet mine. Der har i virkeligheden slet ingen begyndervanskeligheder været med dem, og de er nu alle fire i drift på strækningerne Nyborg—Aarhus og Nyborg—Padborg. De er trækraft for Nordekspressen, for morgentoget fra Aarhus kl. 8,50 og for middagseksprestoget kl. 11,15. Desuden kører de med ilgodstog om natten og et internationalt godstog til Padborg.

— Er det ikke overraskende, at der slet ingen begyndervanskeligheder har været?

— Jo, i og for sig. Men i den forbindelse må det huskes, at trækraften nok er ny for os, men man har kørt med den type lokomotiver i mange år i Amerika. Det er General Motors, der har udviklet den.

— Er det ikke underligt så, at vi kan få lov at bygge dem her i Norden og ikke skal tage dem færdige fra USA?

— Det har delvis sin årsag i, at de MY-lokomotiver, som vi skal bruge i Europa, ser noget anderledes ud end de amerikanske. Hele undervognen skal være anderledes. I Amerika kører man med meget større akseltryk end her, så der kan man klare sig med 4 aksler, hvor vi kræver 6.



— Hvordan kan det være?

— I USA har man sværere skinner og er vel også i beregningsmæssig henseende lidt mere dristige end vi.

En reform, som ville koste milliarder.

En vigtig ting er, at man i Amerika har den såkaldte central-kobling, d. v. s., at man har en buffer på midten mens man som bekendt her i Europa og Asien har to buffer på togene, en i hver side, mens man på sporvognene har en-buffer-systemet, ganske vist i en helt anden udformning end den, der benyttes på de amerikanske tog.

— Hvilket system er det bedste?

— I arbejdsmæssig henseende er det amerikanske system langt det letteste at have med at gøre. Sammenkoblingen sker simpelt hen ved, at bufferne støder sammen, altså rent automatisk. Skal man frigøre bufferne fra hinanden, trækker man i et enkelt håndtag, så er det sket. Det er hurtigere og sikkerhedsmæssigt bedre, for der sker færre rangeruheld, når der er centralkobling. Det har da også været diskuteret at indføre det i den øvrige del af verden, men det er klart, at det er et meget kompliceret spørgsmål at trænge igennem med, for det vil jo være milliarder, der skal investeres i nye buffer, når det skal gøres på en gang.

Vi kan altså ikke bruge de amerikanske lokomotiver, som de er, men må have en tillempet type, og det har måske nok gjort det lettere for General Motors at lade os gøre en del af arbejdet selv.

— Men vi har ikke kunnet få dansk licens, siden det er en svensk fabrik, der er med i det?

— Nej, man har i hvert fald indtil nu i Amerika ønsket at nøjes med at give licens til en nordisk virksomhed, og det er den svenske.

— Men noget af arbejdet på maskinerne er amerikansk?

— Ja, ca. 50 pct. Den svenske fabrik udfører 25 pct. af arbejdet og Frichs i Aarhus andre 25 pct. Svenskernes arbejde består i at samle lokomotiverne.

— Hvori ligger det, at de amerikanske dieselelektriske lokomotiver kan præstere alsidig kørsel, mens den dieselelektriske trækraft i Europa hidtil har skullet bygges til enten hurtig kørsel med mindre belastning eller langsom kørsel med større belastning?

— Det ligger bl. a. i en ny isolationsteknik. Man har nok hidtil kunnet bygge maskiner, som kunne udføre begge opgaver, men så skulle de være uforholdsmæssigt stærke.

Det, man har brug for, er en trækraft, der kan køre f. eks. 120 km i timen med en last på 350 tons og 60 km i timen med en last på 700 tons. Et sådant universallokomotiv har vi fået i MY-lokomotivet, der let kan trække 600 tons i eksprestogene og 1200 tons i godstog på lige banestrækning.

— Hvor stærk er MY'en?

— Den har nominelt 1500 hk, men i virkeligheden er den noget stærkere, vi har målt 1650 hk, så amerikanerne er ikke fedtede med hestekræfterne.



Publikum vil først senere mærke forbedringen.

— Kan man så ikke sætte kørehastighederne op, når man nu har fået en så udmærket maskine?

— Det kan vi utvivlsomt, når vi får nogle flere af dem. Men når de kører sammen med damplokomotiver, der eventuelt undertiden skal erstatte dem, kan vi ikke ændre køretiderne, så i praksis har DSB's publikum ikke mærket fordelene fuldt ud ved den nye trækraft. Man kan måske mærke det i de sjældne tilfælde, hvor et tog er kommet bagud i tid. Så kan MY-lokomotivet hale en masse tid ind.

Lidt efter lidt vil vi også begynde at kappe af køretiderne. Således vil det fra 3. oktober i år blive muligt for os at fremskynde eksprestotog fra København kl. 14,20 så meget, at det kan opnå forbindelse med hurtigtoget nordpå fra Aarhus ved godt 21-tiden. I øjeblikket kører dette tog en halv snes minutter, før københavnerforbindelsen kommer til Aarhus. Det er naturligvis irriterende, og det er vanskeligt at forstå for publikum, at det skal være sådan. Men nu hjælper MY-lokomotiverne os over den vanskelighed.

Endnu 100 damplokomotiver i 2. Distrikt.

— Når nu de nye MY-lokomotiver kommer, er vi så helt færdig med dampdrift på Statsbanerne?

— Næppe. Vi har her i 2. Distrikt 100 store damplokomotiver, og dem kan man vanskeligt kassere lige på en gang. Men udviklingen går i den retning.

Der spares 220.000 kr. pr. år pr. lokomotiv.

— Og motordrift er billigere end dampdrift. Men hvor meget billigere?

— Vi regner med, at vi på de nye lokomotiver sparer 180.000 kr. om året alene til brændsel. Der til kommer så, at de har eenmands-betjening, og derved spares der ca. 40.000 kr. årlig på hver af dem, når man regner med 4-mands-skift. Det bliver altså en samlet besparelse pr. MY på 220.000 kr. årligt.

— Har der ikke været betænkeligheder ved een-mands-betjeningen?

— Jo, men vi deler dem ikke. Her i landet siger erfaringerne os, at een mand udmærket kan holde øje med signalerne, for når han er alene, er der intet, der afleder hans opmærksomhed.

Reserveledene stadig i mølpose.

— Når man nu har taget alle de fire her i landet eksisterende MY-lokomotiver i drift, hvad vil man så gøre, hvis et af dem går i stykker? Kan man reparere det herhjemme?

— Ja, vi sørgede naturligvis for at få reserve-dele, da vi købte dem. Vi har næsten et helt lokomotiv som reserve dele pakket ned i mølposer, men der har ikke været noget i vejen med de fire maskiner, så vi har ikke taget hul på reservedelslageret.

— De lyntog, som vi har herhjemme, er efterhånden temmelig gamle. De er helt fra 1935. Vil MY-lokomotiverne kunne erstatte dem?

— Hvordan man vil gribe den sag an i Generaldirektoratet, kan jeg ikke udtale mig om, men MY-lokomotiverne kan i hvert fald gennemføre strækningen fra Nyborg til Aalborg med et almindeligt eksprestogstræk efter sig på samme tid, som lyntogene kan gøre det.

Så der er, når vi får det nødvendige antal nye lokomotiver, mulighed for at fremskynde al befordring og at komme bort fra det ikke særlig behagelige pladsbilletsystem.

— Skal de nye lokomotiver ikke drejes på drejeskive?

— Nej, de er ens i begge ender og kører lige godt i begge retninger.

— Og de kører med dieselolie?

— Ja, med den gode dieselolie, der ydermere bliver filtreret i forsyningsanlæggene på stationerne.

— Det giver en renligere drift end damp?

— Så afgjort. Og det har ydermere den fordel, at når de holder på stationerne, har motoren et så lavt omdrejningstal, at den ikke overdøver højtalerne. Til gengæld kan MY-lokomotiverne godt brumme noget ude på strækningen, hvor der er stærke stigninger, som f. eks. på bakken ved Hasselager. Men det generer ikke de rejsende i toget.

— Hvori ligger det, at omdrejningstallet kan sættes op og ned?

— Det har forbindelse med, at der er automatisk serie-parallel-kobling. Når lokomotivet starter, kobles strømmen til flere motorer, der sidder i serie. Det vil sige, at strømmen går ned i spænding, er der to motorer, til det halve, tre til en trediedel og fire til en fjerdedel. Men når farten er sat op, går koblingen automatisk over til at være parallel-kobling, det vil sige, at alle motorerne får samme spænding, fordi motorerne er koblet til parallelt, sideordnet og ikke efter hinanden.

— Ville det ikke være en fordel, om man også kunne få mindre motorvogne med samme alsidighed som MY'erne?

— Absolut. Og det er et problem, som forhåbentlig også bliver løst.

Fugleflugtslinien

Det tysk-danske jernbaneudvalg vedrørende fugleflugtslinien har med deltagelse af repræsentation fra svenske statsbaner holdt møde den 5. og 6. august i Danmark.

Udvalget har for at demonstrere standpunktet for de arbejder, der på dansk side er udført og projekteret for jernbane- og vejforbindelse til Rødby, foretaget besigtigelse på Lolland. Udvalget har endvidere drøftet de foreliggende muligheder for fugleflugtsliniens gennemførelse, herunder forbindelsen over Femernsund. Her foreligger forskellige muligheder: enten en dæmning med jernbane- og vejforbindelse og med en sluse for skibsfarten eller en ca. 800 m lang bro for jernbane- og vejforbindelse med et bevægeligt brofag af hensyn til skibsfarten, subsidiært med en lavbro med bevægeligt brofag for jernbanetrafikken og en fast højbro for vejtrafikken. De nævnte muligheder, der alle synes at være teknisk gennemførlige, underkastes nu en nærmere undersøgelse bl. a. med hensyn til økonomien.

Man har dernæst undersøgt, hvor en ny havn på Femern bør placeres. Medens Rødby som udgangspunkt på dansk side må betragtes som givet, kan der være tale om at vælge 2 udgangspunkter på nordkysten af Femern.

Udvalget har dernæst undersøgt den finansielle og driftsøkonomiske side af projektet, men herom kan foreløbig intet siges, idet visse undersøgelser, bl. a. fornyede trafiktællinger, må foretages for at kunne opstille en prognose over trafikken udvikling; dog kan det allerede ud fra foretagne køreplansmæssige undersøgelser fastslås, at fugleflugtslinien vil betyde ganske væsentlige forkortelser af rejsetiden, navnlig i forbindelse med Vesteuropa.

Endelig har udvalget ud fra den betragtning, at de nødvendige ganske betydelige udgifter, der kræves til fuld gennemførelse af fugleflugtslinien, muligt ikke kan bevilges på een gang, undersøgt muligheden af, hvorvidt man ved bygning af de 2 havne og anskaffelse af en autofærge kunne gennemføre projektet i 2 tempi, således, at man begynder med at skabe en forbindelse for automobiltrafikken og først senere forlægger jernbanetrafikken fra ruten Gedser—Grossenbrode til Rødby—Femern.

Udvalget må endnu afholde møder i løbet af efteråret, forinden indstilling til de tyske og danske jernbaneadministrationer kan foretages.



bos.

Lidt om lokomotivføreren og hans gerning

I et af BP Olie-Kompagni's fornylig udsendt medlemsblad har vi fundet nedenstående lille artikel om lokomotivføreren og hans gerning. Artiklen, der indgår i bladets serie »Hvad skal jeg være, når jeg bliver stor« er smukt illustreret med billeder fra lokomotivmandens arbejdsplads og der foruden med et par tegninger fra det lille hefte »Olsen og Jensen«, hvilket sidste bl. a. vil fremgå af teksten i artiklens sidste afsnit.

I smeltende varme på en hed sommerdag, i efterårsstorme med regnen piskende ned over ruden, i klam kulde, hvor tågen bider lige ind til marven, i høj, klar septemberluft og i aprils grødevejr står lokomotivføreren på sin plads, årvågen, spejdende, med øjet på sine instrumenter og på banelinien forude sørger han for, at hans tog med dets værdier af menneskeliv og materiel kommer sikkert igennem.

Ved velvilje fra Statsbanerne havde vi fornylig lejlighed til at køre en tur i førerrummet på lyntoget »Engländeren«, og selv på de få timer denne tur varede, fik man øjnene op for, hvad der hviler på lokomotivføreren af arbejde og ansvar. På mange lige stræk svingede nålen omkring de 120 km/t, og man blev forbavset over at se, hvor kort der er imellem kurver, blokposter, signaler, stationer o. s. v. på strækningen. Man kan sige sig selv, at lokomotivføreren på et lyntog er nødt til at passe sit job i nogenlunde afslappet tilstand, ellers ville nerver og fysik ganske simpelt ikke holde til årenes arbejde. Men der er sandelig ikke mange sekunder ad gangen, hvor hans opmærksomhed ikke kræves enten af banestrækning, instrumenter eller de sanseindtryk — ikke mindst hørelsen — som fortæller den erfarne fører om alting, motor, bremsesystem etc. fungerer som det skal.

De to lyntogsførere vi traf på bemeldte tur gjorde ikke indtryk af at være belemret med dårlige nerver, men utvivlsomt kræver arbejdet koncentration i allerhøjeste grad. Denne lille episode på turen vil vise det: På en fynsk station gik to 10-årige piger side om side helt ude ved perronkanten. Føreren gav først advarsels-

signal i god afstand, men da pigebørnene ikke reagerede, i relativ kort afstand. Der gik et sæt igennem børnene, og de sprang bort fra kanten, og i næste brøkdæl af et sekund var vi forbi. Jeg kan ikke nægte, tanken strejfede mig, hvad nu hvis de to småpiger i forvirringen hoppede til den forkerte side men da vi havde kørt et øjeblik, bemærkede lyntogsføreren: »Ja, folk er ikke altid klar over, hvor hurtigt vi kører og hvilken risiko der er ved at være nær ved et lyntog. Vi kommer jo trods alt godt 33 m fremad i sekundet.« Hans stemme rystede ikke, for mig var der ikke tvivl om, at de to børn havde været i fare, og jeg er overbevist om, at det er balancen mellem afslappelse og intens koncentration, der gør, at den erfarne lyntogsfører ikke lader sig gå på af den slags hændelser.

Hvordan bliver man lokomotivfører? Det er en lang og snoet vej, og vi kan slet ikke i denne lille artikel give en udtømmende redegørelse for Statsbanernes regulativer, prøver, uddannelsesprogram, træning, fornyede prøver, prøvetid o. s. v. o. s. v.

For at blive lokomotivfyrbøderaspirant, som er de første trin på stigen, skal man imidlertid opfylde følgende betingelser: 1) ikke fyldt 24 år, 2) sund og kraftig, fornøden synsstyrke, normal høreevne og farvesans, man må ikke være under 165 cm høj, ikke være langsynet, 3) være militærfri og 4) kunne skrive en håndskrift, der kan læses tydeligt, 5) være udlært som maskinarbejder eller klejnsmed eller anden metalarbejder, som kan blive medlem af Smede- og Maskinarbejderforbundet, og endelig 6) bestå en psykoteknisk prøve, som Statsbanerne anordner.

Er man antaget som aspirant, kommer så hele gangen igennem stillingerne lokomotivfyrbøder, motorfører eller eventuelt elektrofører og så lokomotivfører.

På hvert trin af uddannelsen foregår der træning og instruktion under vejledning af erfarne lokomotivførere, som fungerer som kørelærere. Aspiranterne sættes ind i reglementer og bestemmelser vedrørende lokomotivtjenesten, og lærer som det hedder: »at flytte og standse et lokomotiv under damp«. De lærer fyrpasning, at opsmøre lokomotivet, bringe toget til standsning og flytte lokomotivet med eller uden vogne samt opfatte signaler, således at de kan være lokomotivføreren behjælpelig med udkigget.

To kørelærere skal give attest for aspirantens egnethed, og er attesterne klare, kommer aspiranterne til kursus ved jernbaneskolen omfattende 267 undervisningstimer, der dækker over maskinlære, teori, bremselære, sikkerhedstjeneste, bestemmelser vedrørende lokomotivtjeneste, lokomotivets pasning og behandling af lokomotivuheld, affattelse af tjenstlige indberetninger og førelse af rapporter samt samaritergerning. Efter kursusets afslutning underkastes aspiranten lokomotivfyrbødereksamen og kan så efter den foreskrevne tjenestetid uddannes til lokomotivfører og underkaste sig visse praktiske og teoretiske prøver for så endelig at blive udnevnt til lokomotivfører.

To andre linier en aspirant kan følge er at blive motorfører eller elektrofører, og endelig kan en lokomotivfører efter særlig uddannelse avancere til lokomotivmester.

Man får stærkt indtryk af, at lokomotivføreren tjeneste er gennemsyret af tanken om sikkerheden, og selvom der naturligvis gøres alt for at overholde planen, tages der ingen chancer eller hasarderes på sikkerhedens bekostning.

Der er til gengæld heller ingen tvivl om, at der stikker en sportsmand i enhver lokomotivfører.

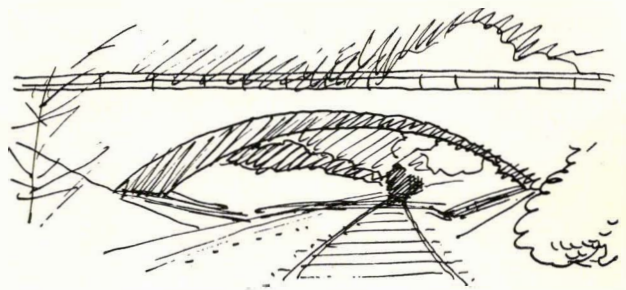
Vi så det på den omtalte tur. Vi havde haft et lille stop, fordi der var et eller andet, der skulle ordnes ved tryklufsbremsesystemet, og så gik det ud ad linien. Med mellemrum tog føreren sin krydder frem og sammenlignede position og tid, og da vi stoppede næste gang, var der et lille tilfreds smil i mundvigen, da han bemærkede: Det var de fire minutter, af de syv vi tabte«. Vi var uden for Esbjerg på minuttet, men da måtte vi pænt vente i 12 minutter, fordi der var en lang slæber, der først skulle meldes klart

for, og som skulle stampe sig op ad stigningen fra Esbjerg station.

Det siges, at damplokomotivførerne ser på de »dampløse« førere — motor-, elektro- og lyntogsførere — lidt på samme måde som søfolk, der har lært i sejlskibe, ser på de kun motor- eller dampskibsuuddannede yngre kolleger.

Tempoet må stadig presses, og tilrettelæggningen af kørslen tillader ikke mere, at een mand har sin egen bestemte maskine at føre i en lang periode. Det fortælles, at de gamle lokomotivførere var forlovet med deres maskine — de var jaloux, der var ikke noget med at lade andre køre med den udkårne, og i ferien gik de ned og nørklede og pudslode om den. Det er næppe sandsynligt, at der kan opstå et så »personligt« forhold — kunne man næsten sige — til et motordrevet lokomotiv. Nå, det er selvfølgelig ikke anderledes end at alle kategorier er gode kammerater, det mærker man tydeligt på den hurtige vinken eller piften i fløjten, når vi passerer et modgående lokomotiv. Det lader til, at der er en usædvanlig solid kammeratskabs- og samarbejdsånd inden for hele gruppen af kørende personel og naturligvis også over for stationspersonel og færgepersonel.

Efterhånden som man har været i forbindelse med forskellige kategorier af mennesker, som får betroet ansvar for liv og værdier — lodsens, trafikpiloten, skibsføreren o. s. v. — befæstes indtrykket af, at disse mænd får et særligt præg over sig: rolige, besindige, hurtigtreagerende og med en myndighed, der ligeledes synes naturligt forbundet med deres personlighed. Gudskelov er de da også fulde af humør og tager ikke sig selv spor højtideligt, ej heller den etat, de tilhører. Det kan vel være nok at henviser til de to tegninger, vi har fået lov at gengive fra et hefte med et udvalg af tegninger fra »Dansk Lokomotiv Tidende«. Hvis det er sandt med det sagnomspundne danske humør, er lokomotivmændene i de mindste ikke de ringeste repræsentanter herfor.



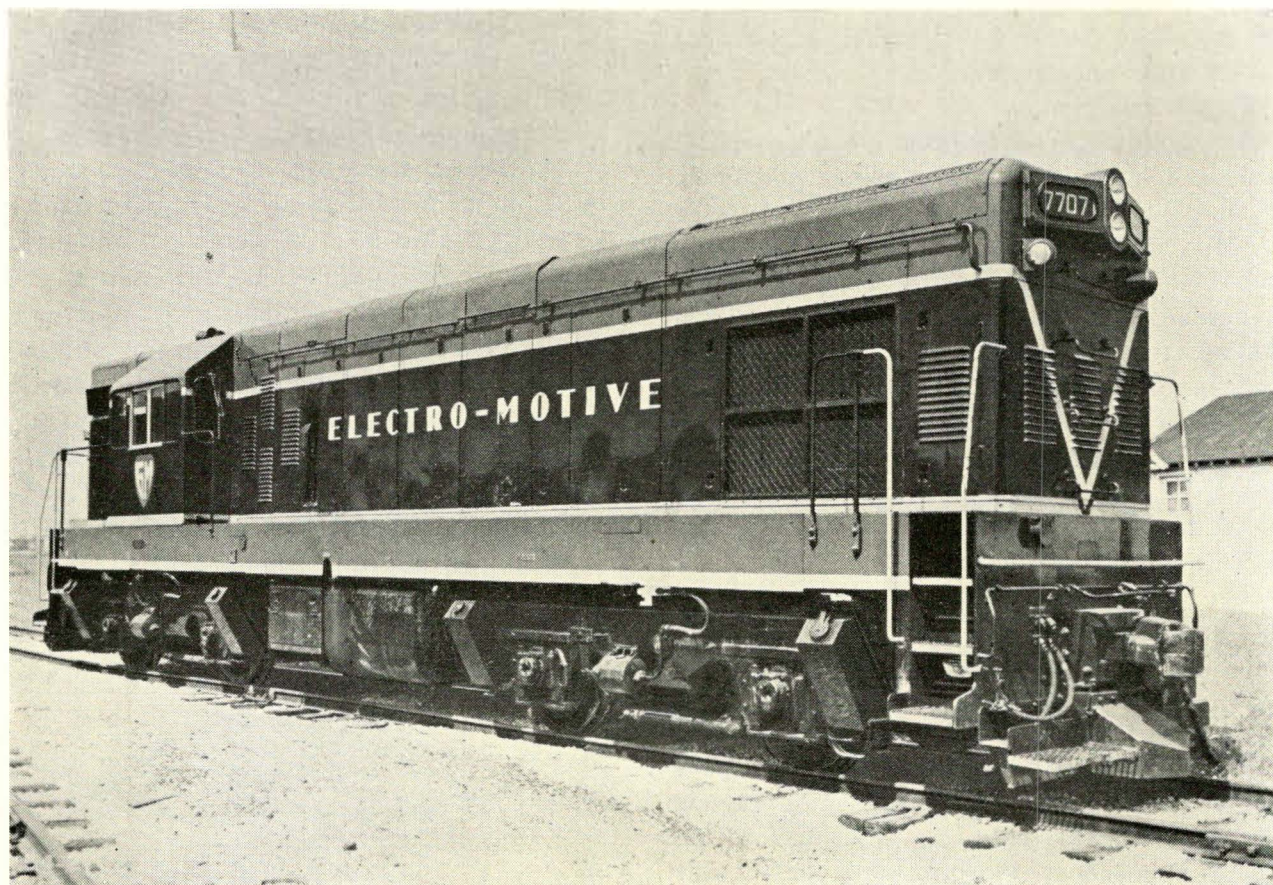
Ny dieselelektrisk lokomotivtype på demonstration gennem Danmark



I midten af august måned sendte General Motors Corporation og dettes svenske licenshaver, Nydquist & Holm, Aktiebolag, en ny lokomotivtype gennem Danmark. Lokomotivet har lignende maskinudrustning som MY-lokomotiverne, men har en 12 cylindret dieselmotor, som udvikler 1425 hk ved et omdrejningstal på 835 omdr./min. mod MY-lokomotivets 16 cylindret dieselmotor på 1720 hk ved omdrejningstal på 800 omdr./min.

Demonstrationslokomotivet er bygget af General Motors, men klargjort til anvendelse på europæiske baner på Nydquist & Holms værk-

steder i Trollhättan. Det har været på prøve-kørsel i såvel Sverige som Norge og vil efter al sandsynlighed blive anskaffet i antal til de to landes baner, medens der næppe bliver tale om indkøb af denne type til Danske Statsbaner. Lokomotivet er hovedsagelig beregnet til persontog og godstog og ikke som MY-lokomotivet til eksprestog, og dets maksimale hastighed er 100 km i timen. Dets udvendige udstyr adskiller sig også fra litra MY bl. a. ved, at det ikke er udformet strømliniet, men nærmest minder om en stor traktortype, og at det kun har een førerplads.



DLF og DsF

Til lokomotivfyrbøder B. N. Petersen, som den 5. august 1954 har et indlæg i DLT om DLF's indmeldelse i DsF, ønsker undertegnede at fremsætte nogle bemærkninger.

Du skriver, B. N., at forslaget har været diskutert ret tit blandt medlemmerne, idet urafstemning er foretaget tre gange. Kalder du det tit, når vor organisation er stiftet i 1899 og altså er et år yngre end DsF? Du nævner, at det er udemokratisk at lade kongressen afgøre dette spørgsmål, da afdelingsbestyrelserne er selvskrevne delegerede, og som sådan mener du spørgsmålet afgjort på forhånd. Hvem vælger afdelingsbestyrelserne?

Hovedbestyrelsen har i god tid sendt besked ud om, at foreningens indmeldelse vil blive afgjort på en eventuel ekstraordinær kongres, således at de enkelte afdelinger har masser af tid til at indkalde til generalforsamling og der behandle sagen.

Er det udemokratisk?

Der er intet, der skal luskes igennem, thi du, som alle andre medlemmer, kan jo vælge delegerede efter stemningen i afdelingen.

Er det udemokratisk?

At dette så kan resultere i en ny afdelingsbestyrelse er vel i denne forbindelse underordnet.

Du forstår vel af ovenstående, at din indflydelse på spørgsmålet er den samme, om der foretages urafstemning eller ej. Men du er måske i klart mindretal i din afdeling?

Føler du det forkert, at de medlemmer, der møder op på kongressen, kan tage stilling til alle andre spørgsmål DLF angående?

Hvis du finder dette i sin orden, hvorfor skulle kongressen så ikke kunne tage stilling til spørgsmålet om indmeldelse i DsF?

De af dig fremførte argumenter er gamle forslidte travere, som savner blot en smule saglig vurdering. Disse er da også lette at tilbagevise (red. svar til dig).

Du skriver, at lokomotivfyrbøderne bør tænke sig om to gange. Mener du det håbløst, at DLF's øvrige medlemmer skulle tænke over sagen? Vi er dog alle normeret med stemmeret i vor demokratiske organisation, men det var du måske ikke klar over.

Det er vanskeligt efter dit korte indlæg at danne sig en mening om din indsigt i den betydning, det har, om vor organisation bliver tilsluttet DsF eller ej, men jeg håber, at du med interesse har læst lederen i samme nummer af DLT. Denne tilslutning, vor forening har til dette store verdensforbund, vil du vel formentlig ikke angribe, og vil du ikke det, kan du da give en fornuftig forklaring på, hvorfor vi skal sætte os ud over det danske fællesskab?

Næ, B. N., besøg vore faglige biblioteker og læs den danske arbejderbevægelses historie, så vil du se, at alle de mange tusinde danske arbejdere, der er tilsluttet DsF, slet ikke er så helt galt på den endda.

De er klar over den fremgang, der er sket de sidste 55 år, men de bryder sig ikke om at opnå goder, de ikke selv er med til at betale, og dem kunne vi lære noget af.

Ingen af os er i det daglige interesseret i at komme for sent, lad det heller ikke ske i denne sag. Slut op om sagen, så DLF snarest fremsender anmodning om optagelse i DsF.

Kan ske det haster.

G. A. Rasmussen,
lokomotivfører, mdt. Gb.

Til lokomotivfyrbøder B. N. Petersen

Da jeg skrev min lille artikel om DLF og DsF, optaget her i bladet den 5. juli, var jeg klar over, at der ville komme protester fra modstandere af vor forenings tilslutning til DsF. Der kom dog kun en enkelt svag protest, en protest, jeg tror for en stor del skyldes honnøret ambitioner, blandt andet fordi du — en kollega — titulerer mig med »hr.«.

Jeg er da fristet til at drage den slutning, at medlemmerne af DLF endelig har gjort stillingen op og klart indset, at DLF også må være medlem af DsF.

Mit lille indlæg var først og fremmest stilet til lokomotivfyrbøderne, til de unge medlemmer af DLF, som endnu ikke fagligt eller politisk har nået den modenhed, som gør, at de ved, hvilken lejr de hører hjemme i. Derfor vil jeg sige, ligesom redaktøren har sagt til dig: »Tænk dig om endnu engang, enten du så får lov til at stemme eller ej«.

Selvfølgelig er jeg ikke så naiv, at jeg tror, vi får mere i løn ved indmeldelse i DsF (det er der vist ingen lokomotivmand, der er). Vi får ingen øjeblikkelig fordel ved indmeldelse. Fordelene har vi, men mangler blot medlemsskabet. Forholdet er jo det, at hvad DsF opnår ved de såkaldte store forhandlinger til sine medlemmer, enten det så gælder højere løn, forbedring af ferieordning, betaling for skæve helligdage o. s. v., får vi straks indføjet i vore lønoverenskomster. Det samme er tilfældet med kortere arbejdstid, hvor det klart fremgår af tjenestetidskommissionens betænkning, at først, når der er sket en arbejdstidsforkortelse på det private arbejdsmarked, kan spørgsmålet tages op for tjenestemændenes vedkommende.

Mon B. N. Petersen stadig tror, at det er rigtigt at stå udenfor DsF og passivt afvente begivenhedernes gang i stedet for aktivt at støtte DsF i bestræbelserne for at højne arbejderne levevis som helhed.

Man må heller ikke glemme, at vi udgør en, omend lille, gruppe faglærte, der slutter op om de øvrige faglærte i DsF. Disse udgør dog ca. 2/3 af det samlede stemmetal.

Dine bemærkninger om slagteriarbejderne skal jeg ikke yderligere kommentere, det har redaktøren gjort så glimrende, dog vil jeg sige, at vi her står over for et politisk problem, som du og jeg, vor unge alder taget i betragtning, ikke kan overskue. I det spørgsmål må vi tro, at det, vore øverste tillidsmænd indenfor Socialdemokratiet her har gjort, er rigtigt.

Ingen kender fremtiden, heller ikke indenfor fagbevægelsen, og alene af den grund bør man have sine organisatoriske forbindelser i orden.

Fredericia, august 1954.

Arne Honoré.

DLF og DsF

Nu er tiden inde — hvor samtlige medlemmer af DLF bør spørge sig selv, om nu også flertallet er repræsenteret i vor hovedledelse.

For det svar, redaktionen giver lkfb. B. N. Petersen på hans indlæg i Dansk Lokomotiv Tidende af 5. aug. kan vel nok give anledning til eftertanke.

Det her i landet lovpriste demokratiske begreb, som jo også af hovedbestyrelsen fremhæves i forhold til styreform andre steder, synes at blive rokket noget ved. Det, at et »klogere« mindretal kan blive nødt til at handle for et »mindre klogt« flertal, lyder ikke særligt demokratisk. Betragter hovedbestyrelsen de enkelte medlemmer som ikke værende ansvarsbevidste kolleger ved en urafstemning?

Det er selvfølgelig en pæn tanke at ville støtte DsF ved sit medlemskab; men eet er idealisme, noget andet virkelighed. Og når et »mindre klogt« flertal finder, det tjener vor stand bedst ikke at være i DsF, må det »klogere« mindretal bøje sig; dette, skulle jeg mene, være kærnepunktet i demokrati, hvor er vi så ellers henne?

For at gå lige til sagen, og ikke vise forloren beskedenhed, kan vi vist godt gå ud fra, at som tiden har udviklet sig (7. lønklasse), og de krav der stilles lokomotivføreren, så ønsker vi en sidestilling med maskinmesteren. Og vi behøver såmænd ikke at få hverken moralske eller politiske skruller ved at indtage en stilling udenfor DsF.

Der er da også mange gode socialdemokrater indenfor bl. a. værk mestrenes og maskin mestrenes organisationer, som jo heller ikke finder, at deres plads organisationsmæssigt er indenfor DsF.

Det synes som om de herrer foregangsmænd i vor hovedbestyrelse plejer honnet ambition i politisk retning? Dette er selvfølgelig ikke en udyd, hvis det da ikke sker på den samlede lokomotivstands bekostning. Vi må vel gå ud fra, at vor organisations øverste ledelse i første omgang må varetage den samlede lokomotivstands interesser, før den samlede fagbevægelses.

Randers, d. 12. aug. 1954.

A. Thomsen,
lokomotivfører.

Statsbanernes Sygekasse

Jernbanelæge A. Gleerup, Islands Brygge 5, S., er bortrejst fra 15. august—20. september d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge John Rasmussen, Islands Brygge 17, S.

Konsultationstid: 10—11, torsdag kun 16—17 og lørdag kun 13—14.

Lige løn for lige arbejde

Arbejder-, arbejdsgiver- og samfundssynspunkter.

Det ser så bestikkende logisk ud, at der »naturligvis« skal betales lige løn for lige arbejde, og dog spiller en mængde faktorer og momenter ind, som må tages i betragtning, hvis man virkelig ønsker at nå frem til en objektiv og retfærdig bedømmelse af hele dette problem, der er brændende aktuelt og vil vedblive at være det, så længe der er forskel på mands- og kvindelønninger. Thi det er jo kun forskellen på lønnen mellem de to køn, der vækker indignation og harme, men mærkeligt nok ikke den lønforskel, der består for samme arbejde, når det udføres af medlemmer af samme køn. F. eks. kunne en ung lærerinde, der underviser en klasse elever for en langt mindre betaling end en ældre lærerinde, der får alderstillæg, jo med god grund hævde, at ligelønsprincippet på dette felt er ophævet. — Men lad os holde os til princippet om lige løn for lige arbejde, uanset køn. Det kan volde besvær nok endda, og den første fabrikerherre, der i sin tid ved industrialismens gennembrud i England begyndte at beskæftige kvinder (og børn) for derved at spare arbejds løn, pådrog sig et stort ansvar overfor efterverdenen. Det kan da i hvert fald kun blive arbejdsgiverne, der kunne tænkes at ophøje ham til helgen.

Arbejderssynspunkter.

Hvor en mand og en kvinde side om side udfører samme arbejde på akkord, bør det betales med samme tarifmæssige betaling, da arbejdsgiveren ikke skal have nogen fordel af kønsforskellen. Her til kommer, at kvindens indsats på arbejdsmarkedet i så stort omfang, som tilfældet er i nutiden, bevirker, at mandens lønninger trykkes, alene ved den talmæssige konkurrence. Der ville herske stor mangel på arbejdskraft og skulle betales højere mandslønninger, hvis kvinderne ikke deltog i produktionsprocessen. Ganske vist kan andre faktorer betinge en noget lavere kvindeløn, men som helhed er det en stor fordel for arbejdsgiveren, at kvinden også er med i industriens arbejde. Desuden sættes kvinderne altid til andet arbejde end mændene for derved at muliggøre ydelsen af en lavere løn, selv om dette ikke i virkeligheden har nogen logisk grundelse.

Arbejdsgiversynspunkter.

I de store virksomheder, — hvor lønningerne udregnes af specielle lønningsstatistikere, — vil prisen pr. enhed, når alle forhold tages i betragtning, være afgørende, og ikke den direkte udbetalte løn under akkorden. Altså vil statistikerne pege på kvindernes større antal sygedage (især hvis virksomheden yder en art sygeløn), endvidere på en eventuel mindre udnyttelse af maskinen, der bevirker en dårligere rentabilitet, endelig en eventuel udgift til virksomhedens børnehaver, hvis en sådan forefindes. Kvinden er også i en kortere periode af sit liv med i produktionsprocessen, og der må altså

regnes med større oplæringsudgifter. Der kan endelig være andre forhold i de enkelte virksomheder, der gør kvindearbejdet dyrere end mandsarbejdet (afløsere under barselperioder o. l.).

Arbejdsgiveren vil desuden henvise til konkurrencen fra fremmede lande. Så længe der betales lavere kvindelønninger i de fremmede lande, kan et enkelt land ikke gennemføre ligelønsprincippet. Måske vil han også henvise til, at den Internationale Arbejdsorganisations konvention om ligelønsprincippet udtaler, at lønforskel, der beror på en objektiv vurdering af det ydede arbejde, ikke er i modstrid med konventionen.

Endelig spiller de sociale goder en stor rolle ved lønnens beregning. — Lad os nævne et eksempel: En dansk fabrik vil oprette filialer i udlandet (England, Holland, Tyskland, Frankrig) og indhentede derfor oplysninger om udgifterne, herunder lønningsudgifterne. Fra Holland kom det svar, at lønningsudgifterne vanskeligt lod sig beregne, da arbejdsgiverne måtte betale meget høje tilskud til arbejdsledigheds- og sygeforsikringsfond. Fra Frankrig gjordes gældende, at de store børnetilskud betød en betydelig ekstra lønningsudgift. Fra England fremhævedes værdien af de store offentlige tilskud til fødemidler. Kun i Tyskland kunne der være tale om en nogenlunde sammenligning af lønningsudgifterne. Men her spillede feriens længde ind.

Naturligvis må der være forskel på lønnen alt efter arbejdets art og sværhedsgrad, og det er ikke altid kvinderne, der trækker det korte strå, hævder arbejdsgiverne, thi ved arbejder, der kræver fingerfærdighed, kan de tjene mere end mændene. Desuden er det ikke den private industri alene, der øver forskelsbehandling. I Finland er der lige løn for mænd og kvinder ved undervisning, men kun mændene sættes til at undervise drenge, da dette arbejde hævdes at være sværere og derfor betales højere.

Samfundssynspunkter.

Samfundet har interesse i spørgsmålet, dels som arbejdsgiver for en hærskare af tjenestemænd og -kvinder, dels gennem udgifter til vuggestuer, børnehaver, syge- og barselhjælp m. m. Også pensionen spiller en rolle, dog i kvindernes favør, da mændenes pension fortsættes til enkerne (omend reduceret), medens det modsatte ikke er tilfældet. Til gengæld har kvinderne dobbelt så mange sygedage som mændene, hvilket alene betyder en stor belastning ved kvindearbejdet. Men især er det udgifterne til børnehaver og vuggestuer, der betyder meget. Der ydes 70 pct. tilskud af offentlige midler til sådanne formål, og en moder, der arbejder ude og derfor betaler f. eks. 40 kr. om måneden til børnehaven for sit barn, får derved et offentligt tilskud pr. måned på omkring 85 kr. (det dobbelte, hvis hun har to børn i børnehaven). Hendes skat er også meget lavere end de mandlige arbejderes skat, alt sammen i kommunens disfavør. Arbejdsgiverne lægger gennem kvindearbejdet en del af deres lønningsudgifter over på de offentlige kasser, d. v. s. samtlige skatteydere.

Internationale synspunkter.

De Forenede Nationer (FN) har i erklæringen om menneskerettigheder (Art. 23) fastslået, at »alle mennesker uden forskel har krav på lige løn for lige arbejde«, og den Internationale Arbejdsorganisation vedtog i juli 1951 på den 34. internationale arbejdskonference med 105 stemmer mod 33 (40 ikke-stemmer) konvention nr. 100 om lige løn for begge køn. Konventionen er dog hidtil kun ratificeret af 6 små stater. Også den frie faglige Internationale udtalte sig på sin første kongres i 1949 for princippet »lige løn for lige arbejde« og har pålagt sine medlemsstater at arbejde herfor, men princippet er endnu ikke gennemført i noget land. Dog er der overalt fremskridt at spore, idet forskellen mellem mands- og kvindelønninger efterhånden udlignes mere og mere.

CLS.



25 års jubilæum

Lokomotivfører W. L. R. G. Petersen, Nyborg, kan den 23. august fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand.

Petersen begyndte som aspirant i Nyborg, blev ved sin udnævnelse til lokomotivfyrbøder den 1. maj 1931 forflyttet til Padborg, kommer den 1. juni 1932 tilbage til Nyborg, ved forfremmelse til lokomotivfører får han station i Tønder, dog uden at komme der. Petersen har således tilbragt det meste af sin jernbanetid i Nyborg og har her skaffet sig mange gode venner, ikke mindst ved sit altid gode humør.

Til de mange hilsener, du den 23. august vil modtage, ønsker afdelingsbestyrelsen at føje sin hilsen med ønsket om alt godt i fremtiden.

S. A. J.

Lokomotivfører C. C. P. H. Larsen, Nyborg, kan den 1. september fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand.

Larsen begyndte som aspirant på Godsbanegården, ved sin udnævnelse til lokomotivfyrbøder forflyttedes han til Padborg for efter nogen tid at komme tilbage til Gb., søger senere forflyttelse til Nyborg. Ved forfremmelse til lokomotivfører den 1. april 1943 får han station i Brande, kommer hurtig tilbage til Nyborg, hvor han blandt kammerater er vellidt.

Til de mange hilsener, du på jubilæumsdagen vil modtage, ønsker afdelingsbestyrelsen at føje sin hilsen med ønsket om alt godt i fremtiden.

S. A. J.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. september 1954 frabedes venligst.

A. Petersen, lokomotivfører, Helgoland.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

K. H. M. Christiansen, lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

J. C. Buus, lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Viberg, lokomotivfører, Elektrokontrollen.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

B. Liljekrans,
lokomotivfører, Helgoland.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

Fredag den 27. august afholdes den årlige skovtur. Afg. fra København H. kl. 12,19 til Fredensborg, hvor vi drikker eftermiddagskaffe og beser den smukke by. Derefter sejler vi til Nøddebo — hvis vejret er godt en rundtur på Esrom sø.

Efter ankomsten til Nøddebo er der ringridning for både damer og herrer, til fælles fornøjelse, hvorefter vi skulle være tilpas til *det store kolde bord*, 1 øl, 1 snaps og kaffe.

Hjemrejse i bil fra Nøddebo til Hillerød. Ank. til København H. kl. 22,40.

Pris pr. deltager kr. 20,00.

Fremmede pr. deltager kr. 30,00.

Indtegningen, som er bindende, sker på de ophængte lister på opholdsstuerne eller til formanden, P. Pedersen, Langøgade 18, 3., telf. Ryvang 6052, eller kassereren, Aage Hansen, Rosenhaven 7, Valby, telf. Valby 5831.

Indtegningen slutter den 22. august kl. 22,00.

NB. Friпас søges holdt uden for de ordinære.

Bestyrelsen.

»Lanternen«

afholder sin årlige udflugt torsdag den 2. september. Deltagerne mødes kl. 15,15 foran Valby stations hovedindgang, hvorfra vi med busser kører ud i landet. Turen går gennem Farum og Slangerup til vikingebyen Frederikssund, videre over broen og sydpå gennem Gørlev, Kragstrup og Skibby til målet: Gershøj kro, der ligger direkte ved den blanke fjord.

Her serveres følgende middag: Tarteletter med rejer, asparges og fiskeboller. Kyllingesteg med agurkesalat, brune og hvide kartofler. 1 øl. Is med 1 glas Madeira.

Efter maden serveres kaffe, hvorefter dansen trædes til kl. ca. 23, da vi atter returnerer til København med ankomst til Valby kl. ca. 24,00.

Prisen er pr. deltager kun 10 kr., og indtegningen, der slutter torsdag den 26. august kl. 12,00, finder sted på maskindepoterne Gb., Av., Hgl. samt hos formanden B. A. Jensen, Su. 6495 u.

Bestyrelsen.

Landsorkesterstævne i Fredericia

Den 4. og 5. september afholder danske jernbaneorkestre landsorkesterstævne i Fredericia.

Ståvnets protektor er stationsforstander M. A. Møller, Fredericia.

Ståvnets overdirigent er musikdirektør E. Billesbølle, Fredericia.

Orkestrene ankommer til Fredericia den 4. med middagstogene, derefter er der fælles prøve til kl. 18.

Om aftenen afholdes kammeratlig samvær i restaurant »Robert«s lokaler.

Den 5. begynder dagen med fælles morgenmåltid kl. 7,00, derefter prøve til kl. 11,30. Kl. 12,00 fællesspisning. Kl. 13,00 marcherer orkestrene ud til forskellige udgangspunkter, hvorfra de musicerer kl. 13,00 og mødes på Axeltorvet, hvor de ledsager vognene i et stort optog, som går til festpladsen. Her afholdes den store koncert kl. 16,00 og indledes med tale af ståvnets protektor. Derefter spiller hvert orkester to numre, og tilsidst spiller det store orkester fem numre.

Landsorkesterstævnet afholdes i forbindelse med den lokale børnehjælpsdag, som i sig selv er et meget stort arrangement, der overværes af mange menesker fra hele landet. Voldterrænet bliver afspærret, der bliver optræden af kendte kunstnere, børnecirkus, amatøropræden, voldene bliver belyst, sejlads på voldgravene, festfyrværkeri m. m.

Der deltager jernbaneorkestre fra hele landet, seks ialt, og man regner med, at der kommer 200 musikere.

Fredericia Jernbaneorkester.

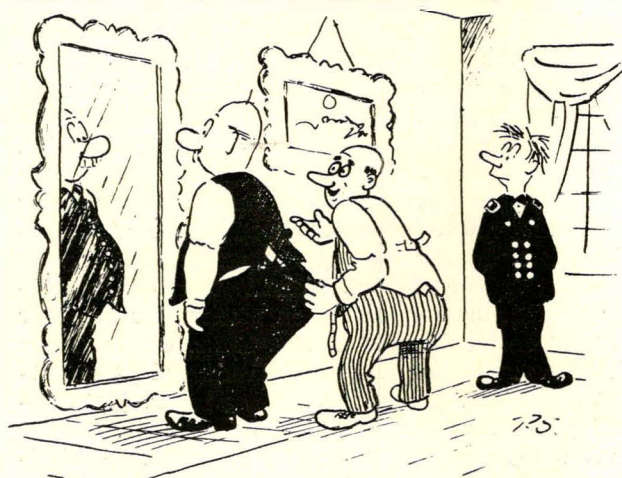
Knud E. Steengaard, sekretær.

Byttelejlighed

Aarhus—København.

3½ værelse, 3. sal, fjernvarme + varmt vand og bruse, leje kr. 116,70, hvoraf de 35 kr. er a conto varmebidrag, ønskes byttet med 2—2½ eller 3 værelser i København, ikke gerne højere end 2. sal. Vi er 2 voksne i 60 års alderen.

Liniemester F. Aggerholt,
Hejbergsgade 3, 3., Aarhus.



Hos uniforms»skræderen«.

— De må virkelig ikke sådan klage over pasformen, — se selv, hvor nydeligt de sidder!

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne
GULD . SØLV . URE . OPTIK
Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport — Brændselolier
Gothersgade 44, Fredericia . Tlf. 169-170

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

Banegaardens Restaurant, Fredericia

Billige Priser anbefales de ærede Rejsende *Hurtig Betjening*
Husk Marketenderiet!
Telefon 187

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA
altid bedst — derfor billigt

»**LA BELLA**«

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

**Thomas Hansen's
Bageri**

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

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

★ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

1/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21
1. Kl.s Herreskrædderi
Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93
anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

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

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109

L P PEDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage
L P betyder ogsaa laveste Priser

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervareg . Rullegardiner
v. Holger Häuser
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

N. Urban Sørensen

Nyborg
Telf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - 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

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN *Scit. 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

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Man spiser godt paa »*Palæ-Cafeen*«

Raadhusørvet . Roskilde . Tlf. 146

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfodder m. m.

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN *Slagtermester*

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

**KVALITET OG
VELSMAG ER
KENDETEGNET FOR
HOF**

