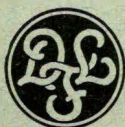


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 10

20. MAJ 1955

55. ÅRGANG

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

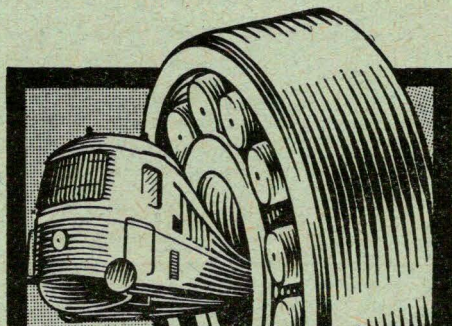
Vandforsynings- og
vandbehandlingsanlæg
til lokomotivfødevand

Elektrolytisk vand-
behandling
Pumper . Ventilation

Generalrepræsentant for
National Aluminate Corp.
(Nalco)

J. Krüger A/S

KØBENHAVN K
Christians Brygge 22 . Tlf. 4726
Telgr.: Softwater



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

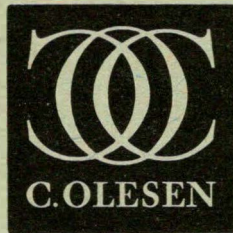
OPTIKER

Felix Schmidt
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



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.)

L. A. Jørgensen
Rosengårdsvej 13

**B
O
G
T
R
Y
K**
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjoler og Smoking

udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Tåga 1513



A/s ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s

Hans Niensens Maskinfabrik

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB

Andersson & Bardram A/s

Studivestergade 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s

RANDERS

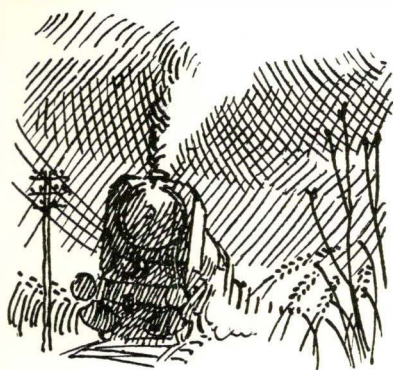
THÜRMEERS

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. 10 - 55. ÅRGANG

20. MAJ 1955



Indhold:

Dansk FN konference for et positivt fredsarbejde	109
Nordisk nyt — Norge	110
P. Madsen 60 år	111
Lad os hjælpe hinanden	112
Han trak englænderne i land ..	112
Lillebæltsbroen	112
Sikkerhedsprogram hos de amerikanske jernbaner	113
Fra damp til diesel	114
Nyt om lokomotivet	116
Bomber under hjulene	117
Landsoplysningsudvalget	119
Sommerens fællesrejse	119
Det Jysk-Fynske Statsbanepersonales Bibliotek	119
Den ny huslejelov	119
Under DLF	120
Jubilæum	120
Opmærksomhed frabedes	120
Byttelejligheder	120
Personalia	120
Nye adresser	120



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.

Dansk FN konference for et positivt fredsarbejde

Dagene 7. og 8. maj dannede KB-hallen i København ramme om en større konference i anledning af tiåret for FN's oprettelse.

Konferencens formål skulle være en storstilet manifestation af enheden i det danske folk på tværs af alle politiske og andre skel om nødvendigheden af at sikre og styrke FN og at vække det danske folks interesse for alle de spørgsmål, der rejser sig i forbindelse med hjælpearbejdet for de såkaldte teknisk-økonomisk underudviklede lande og områder.

De mere end 1200 delegerede fik gennem indsigtfulde foredragsholdere så grundigt, den knapt tilmålte tid til et så omfattende oplæg tillod det, et ganske godt indblik i nogle af FN's mange problemer på godt og ondt.

Baggrunden for FN's arbejde i dag er just ikke af de lyseste. I de ti år siden anden verdenskrigs afslutning har storpolitiske spændinger knuget verden i angst for en verdensomspændende konflikt, hvis konsekvenser er uoverskuelige, men hvorom menneskets underbevidsthed udmaler sig de frygteligste resultater af atom- og brintbombernes anvendelse, og hvis virkning — om man skal tro de skræmmende billeder i verdenspressen — vil tilintegøre vor tilværelse.

Anden verdenskrig udløste ikke håbet om fred — en virkelig varig fred og udsoning mellem folkene. Ingen afspænding fulgte, og konflikter verden over har bragt freden i en latent fare. En opdeling i to store magtsfærer har i stedet for afrustning stillet os overfor paradokset eller den blotte kendsgerning, at kraftig oprustning gøres nødvendig for at bevare freden, og for at sikre den, der lever i vestens verden, chancen for at kunne leve og dø under en samfundsform, som anses for ønskelig.

For FN har de ti år været prøvelsens år i mere end een forstand, og arbejdet har fristet overmåde vanskelige vilkår. Fra starten, den 24. oktober 1945, var man fast besluttet på, at det opbyggede værk ikke skulle lide Folkeforbundets kranke skæbne, og der lå i bestræbelserne en optimisme, som til i dag er kølnet betydeligt, men til gengæld er afløst af realisme og erkendelse af, at virksomheden langsomt må udvikles på lang sigt.

Omend virkningerne af verdens opdeling i to magtsfærer føres med ind i FN's arbejde, fordi statutterne i FN's pagt uhensigtsmæssigt tilgodeser stormagternes interesser, så er dog det at notere sig, at uden FN havde mangt og meget i dag set anderledes ud — men ikke til det bedre. Til imødegåelse af en krigerisk udvikling har FN's formåen ikke slået fuldt til, idet stormagterne som sådan har søgt egne veje til løsning af akutte situationer, men bag det hele spores FN's eksistens.

På konferencen udtalte en af Danmarks faste delegerede ved FN, folketingsmand Alsing Andersen, at det ikke er FN eller dens pagt, der er noget i vejen med, og at det ikke var her, man skulle søge grunden til, at der ikke blev nået til større resultater for at få fred i Korea, Palæstina, Kashmir osv., men at det derimod var stormagterne, som ikke handlede i FN's ånd!

Norge

Skal statens tjenestemænd have en ny forhandlingsordning?

Norsk Jernbane Forbunds medlemsblad »Jernbanemanden« beskæftiger sig i sit sidste nummer med spørgsmålet om en ny forhandlingsordning, idet man bl. a. skriver:

»I Stortingets spørgetime forleden stillede Reidar Strømdahl dette spørgsmål til finansministeren:

»Finder finansdepartementet nu eller i nær fremtid at kunne tage skridt til at nedsætte et udvalg, som indenfor en rimelig tid kan fremlægge forslag om en fuldstændig revision af tjenestemandsløven (lov af 15. februar 1918 om offentlige tjenestemænd)?«

Statsråd Mons Lid svarede følgende:

»I sommeren 1952 bad Statstjenestemandskartellet om, at der måtte blive nedsat en komité, som fik til opgave at revidere tjenestemandsløven af 15. februar 1918.

Finansdepartementet fandt ikke tilstrækkelig grundlag til at nedsætte en sådan komité. Sagen blev imidlertid rejst påny af kartellet, og finansdepartementet har forelagt sagen for Herreds- og Byforbundet og for kommunaldepartementet. Alle disse instanser mener ikke, at der er tilstrækkelig grundlag til at gøre loven gældende for kommunale tjenestemænd.

Finansdepartementet har under overvejelse at få nedsat en komité til at behandle spørgsmålet om forhandlingsordningen for statens tjenestemænd og andre spørgsmål, som står i forbindelse med denne.

Spørgsmålet om en delvis revision af tjenestemandsløven kan blive aktuelt. Hvorvidt den komité, som forudsættes nedsat, også skal få til opgave at revidere tjenestemandsløven i sin helhed, har finansdepartementet endnu ikke taget standpunkt til.«

I udviklingen i dag spores en svag tendens, som giver håb om, at vi er på vej til den afspænding, vi så stærkt længes efter. Det synes videre som om, at der på statsmandshold er en voksende erkendelse af en udvikling af atomkraften til fredelige formål, og en lykke ville det være, om man kunne nå dertil.

I sit indlæg på konferencen kom professor Brandt Rehberg ind på atomvåbnenes og radioaktivitetens virkninger, idet han udtrykte, at statsmændene er blevet klar over, at vi lever i atomalderen, hvor anvendelse af disse frygtelige våben bl. a. ville kunne have arvebelastende virkninger på menneskene, så den dårlige arvemasse forøges hos menneskeslægten.

Om dette har lederen af den amerikanske atomskade-kommission forøvrigt erklæret for ganske nylig, at ti års studier ikke har afsløret arvelige virkninger efter atombomben i Hiroshima, men på den anden side vil kun studier af fremtidige generationer med bestemthed kunne vise, om radioaktivitet har arvelige virkninger.

FN har en vigtig indsats at gøre for fredeliggørelse af atomkraften til samfundsnyttige formål, og der ses hen til den dag, da stormagterne erkender nødvendigheden heraf, thi det er i sig selv et middel til at sikre fremtiden for vor tids børn og de, der kommer efter dem.

På det politiske område er FN under hensyntagen til stormagtsinteresserne tvunget til at arbejde på lang sigt for kommende generationer, men på andre områder kan der ydes og ydes allerede en indsats til fremme af menneskesamfundets sociale og økonomiske vilkår.

Gennem hjælpeorganisationer — FNs arbejdshænder — ydes teknisk og økonomisk hjælp på snart ethvert område, og ad den vej bringes håb til jordens befolkning, hvoraf mere end halvdelen fører en kummerlig tilværelse på hungersnødens rand.

FNs hjælpeorganisationer kan i modsætning til før nævnte vise helt andre resultater i en langt større og fremgangsrig form, men måske skal begejstringen for dem modereres, fordi omfanget for så vidt begrænses. Der er dog grundlag for en større udvikling.

Danmark yder efter evne en god indsats på disse felter, og bidragenes størrelse i forholdstal pr. indbygger giver en smuk placering i den øverste top. Netop vor humanistiske indstilling, og med skyldig hensyntagen til almindelig beskedenhed vor stærkt udviklede tekniske kunnen, giver gode muligheder for en positiv indsats, dels gennem økonomisk støtte, dels gennem udsendelse af teknikere og eksperter og dels gennem en stærk udbygning af kursus herhjemme for deltagere fra lande og områder, som måtte se interesse heri.

Dette arbejde var genstand for en udførlig behandling på konferencen, og man drøftede hvilke veje, der kunne følges, og hvilke midler der kunne tages i anvendelse.

Kongressen gav overvældende tilslutning til et resolutionsudkast, som i korte, præcise vendinger omfattede *befolkningen og FN, styrkelse af FN, international afrustning og støtte til teknisk, økonomisk og socialt mindre udviklede lande*. Udkastet slutter: »Ved at virkeliggøre et sådant program styrkes grundlaget for en varig og holdbar fred«.

Dansk Jernbane Forbunds forretningsfører og CO's formand, P. Madsen, bliver 60 år



Pinsedag kan en central skikkelse i jernbanemændenes organisationsliv fejre sin 60 års fødselsdag, idet formanden for Dansk Jernbane Forbund, P. Madsen, den 29. maj 1895 kom til verden i Horne ved Faaborg.

Efter drengesårene kom Peder i lære som bager, men det stod ikke skrevet i stjernerne, at det skulle blive fremtiden, thi hvorom alting er, kom han efter udstået læretid til Danske Statsbaner, hvor han blev ansat den 1. april 1920 i Nyborg.

Siden da er vejen gået gennem det lokale organisationsarbejde til forretningsførerpladsen i Dansk Jernbane Forbund og en lang række andre tillidshverv.

I 1923 indvalgte han i stationspersonalets afdeling 1 i 2. Distrikt, og 1935 fulgte hvervet som formand for denne afdeling. I 1928 et skridt videre med valg til Dansk Jernbane Forbunds hovedbestyrelse for perioden 1928—30. Efter at have været ude blev han indvalgt påny 1941, og som formand for stationspersonalet fik han sæde i forbundets forretningsudvalg.

På oplysningsarbejdets område har han øvet en stor indsats siden 1938 og har været en dygtig og afholdt studiekredsleder.

Nyborg kom på mange måder til at nyde gavn af hans indsigt og arbejdskraft bl. a. gennem Arbejdernes Fællesorganisation, hvor han var kasserer, ligesom gennem den socialdemokratiske vælgerforening som bestyrelsesmedlem.

*

Dansk Jernbane Forbunds kongres i Aarhus 1948 valgte ham til forbundets forretningsfører efter Thorvald Pedersen, og nu stod Peder Madsen ved det punkt, hvor mange opgaver ventede ham i kraft af hans position og aldrig svigtende interesse og energi.

Samme år fulgte valget som formand for Statstjenestemændenes Centralorganisation I. Han blev medlem af Lønningsrådet og således kunne remses en lang række tillidsposter op. Men nok om det. Det nævnte karakteriserer tilstrækkelig fødselarens habilitet, som vi for vor part i dagens anledning gerne fremhæver og udtrykker respekt for.

*

Peder er lige så god, som han er stor, og man går ikke fejl af hans oprigtige vilje til at søge opgaver og problemer klaret med en udpræget retfærdighedssans, og for ham er samarbejde mellem jernbaneorganisationerne mere end et dogme — det er en opgave, der bunder i en dyb følelse af nødvendigheden heri, og linien følges på et realitetsbetonet grundlag.

Det er godt at have benene på jorden, og det har Peder Madsen, idet han siger som det gamle ord: »Man skal ej slå større brød op, end man kan bage«.

Hans job bliver gjort — og mere til, og de, der kender hans virke, ser med tillid hans videre arbejde i møde og sender på 60 års dagen de hjerteligste lykønskninger med håbet om endnu i mange år at måtte have glæden af hans driftige indsats for jernbanemændenes trivsel og fremgang.

Lad os hjælpe hinanden

Den 1. ds. er jeg tiltrådt som generaldirektør. Nogen præsentation i den anledning er næppe nødvendig. En eller anden ville måske efterlyse en »programerklæring«. Er det tilfældet, er jeg ked af at måtte skuffe. Det siges ganske vist, at nye koste skal feje, men efter min mening kun, såfremt der er noget at feje efter. Jeg tror ikke, at det er nogen revolution, vi har brug for, men mere en fortsat indsats af alle gode kræfter.

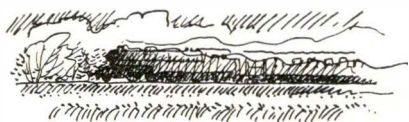
I øvrigt er det kun lidt, en enkelt mand kan gøre. Løftes der derimod i flok, er der næsten ingen grænser for, hvad der kan udrettes. Ikke fordi jeg tror, at det er nogen særlig lys tid, vi går i møde, men vanskeligheder er til for at overvindes, og vil vi, så kan vi — og vi vil.

Vel kan der være ting, som vi indbyrdes er uenige om, og det gør ikke noget. Det gør heller ikke noget, at vi engang imellem skælder hinanden ud (»det er et sølle menneske, der ikke kan blive gal i hovedet«), men det må ikke sætte sig til nag — og navnlig må det ikke sætte sig spor udadtil. I forholdet til andre må vi stå samlet og i enighed kæmpe for vor forretning.

Jeg kan heller ikke lide misundelse. Misundelse har som regel sin rod i, at man tror, at andre uforskyldt har det bedre end een selv (hvorfor er det i øvrigt så sjældent, at der drages sammenligning med dem, der har det ringere end een selv?), og så er det i reglen således, at den misundelige slet ikke har det rigtige kendskab til den misundtes arbejde. Virkelig forståelse for andres arbejde kan fjerne mange misforståelser. De forskellige arbejder er jo alle nødvendige, og arbejdet skal gøres, hvad enten det drejer sig om sikkerhedstjeneste, pakhusarbejde, arbejde i administrationskontorer, i togene, ved sporene eller i værkstederne. De forskellige arbejder er led i en kæde, en kæde, som vi alle ønsker at gøre så stærk som mulig, for kæden er vor virksomhed, Danske Statsbaner.

Lad os hjælpe hinanden hertil.

Med venlig hilsen
P. Skov.



Han trak englænderne iland

»Information« bringer i sin udgave den 4. maj under ovenstående overskrift et lille træk fra befrielsesdagene for 10 år siden. Lokomotivfører Carl Sørensen, Hgl., befandt sig på Langelinie, da de engelske landgangsfartøjer ankom. Der fandtes kun få danskere derude, idet de fleste var taget ind til byen. Til gengæld var der flere tusinde tyskere! Da englænderne skulle lægge til, kastede de et reb ind, og en tysker tog imod det. Dette vakte en del uro blandt de tilstedeværende tyskere, der kom med tilråb. Tyskeren smed da rebet i vandet igen.

Lokomotivfører Carl Sørensen råbte ud til engelskmanden, at han nok skulle tage imod det. Påny blev rebet kastet ind, og Sørensen halede trossen ind og fik megen tak derfor. Som souvenir fik han den yderste ende af rebet! Lidt nervøs var han dog den dag. Tyskerne trængte sammen om ham og stillede sig i vejen, så indhalingen blev vanskeliggjort. Men hvad, de skubbede mig jo ikke i vandet, sagde Carl Sørensen.

Lillebæltsbroen

Den 14. maj var det tyve år siden, at Lillebæltsbroen blev officielt indviet. Den gang rystede menigmand på hovedet af det efter hans opfattelse fantastiske projekt, og lokale folk troede det ikke gennemførligt ud fra deres kendskab til Lillebælts stride og lunefulde vand, der veksler i retning fra nord til syd. Men broens konstruktører beviste noget andet. Værket blev fuldført uden tekniske uheld af de fremragende ingeniørfirmaer, som havde arbejdet i entreprise. Broen afløste den sinkende og urationelle færgesejlads mellem Fredericia og Strib. For jernbanedriften var det et betydningsfuldt skridt i henseende til service for publikum og nedbringelse af rejsetiden mellem landsdelene Jylland og Fyn. Men for landevejstrafikken lå nok det største udbytte, således at broen i dag med den hastigt voksende automobilpark ikke svarer til den øgede kapacitet i vejtrafikken. Til i dag er mere end 20 mill. køretøjer passeret over broens dristigt svungne linier.

Danmark er broernes land, og mange er kommet til siden Lillebæltsbroens åbning, men tilbage står endnu at få indføjet det manglende led i landets centralnerv i trafikal henseende — nemlig gennemførelse af planerne om en bro over Storebælt. Der går vel nok en rum tid, før dette projekt tager sin begyndelse, fordi økonomiske forudsætninger mangler for opfyldelse af dette kæmpeprojekt.

Vi lever i en urolig tid, og kræfterne samles om andre ting, men til sammenligning med tiden omkring Lillebæltsbroens bygning og åbning citeres et uddrag af daværende trafikminister Friis Skottes indvielsestale: »Lillebæltsbroen åbnes i en internationalt meget urolig tid. En bro over et for alle nationer åbent farvand er et fredens tegn; det viser et lille fredelskende lands fulde tillid til, at dets fredsvilje er internationalt anerkendt, og at dets fred ikke skal blive brudt.«

Ja, det var den gang!

Sikkerhedsprogram hos de amerikanske jernbaner

Af Jørgen Petersen

I lighed med vor propaganda for større færdselssikkerhed er man i Amerika gået igang med et sikkerhedsprogram indenfor jernbanedriften, og man har nået meget store resultater i årene efter den sidste krig.

Sikkerhedsforanstaltninger af enhver art gennemføres i samarbejde med regering og myndigheder, og det er store summer, der hvert år anvendes på at øge sikkerheden. Den kendsgerning, at intet menneske mistede livet som følge af jernbaneulykker i 1952, giver et begreb om de forebyggende forholdsregler, der har fundet sted.

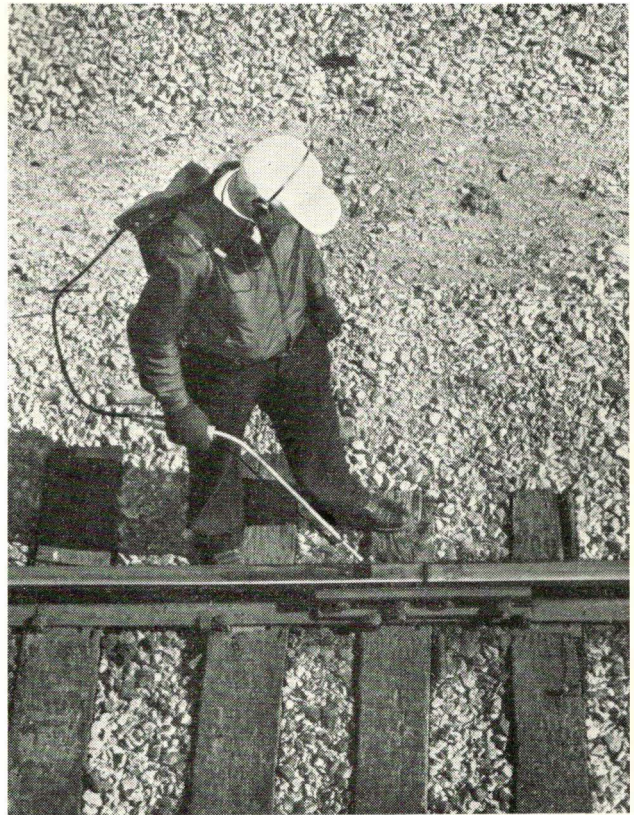
De amerikanske jernbaners personale gennemgår kursus i fritiden for at lære så meget som overhovedet muligt om det materiel, de har med at gøre i det daglige arbejde — disse kurser giver samtidig maskinpersonalet mulighed for at dygtiggøre sig sådan, at de uden afbræk i deres arbejde kan opnå maskinisteksamen. Det er Western Railroad Comp., der er foregangsselskab på dette område, og de har endda allieret sig med universitetet i Virginia for at kunne byde sit personale de bedst tænkelige lærerkræfter i såvel sikkerhedslære som det øvrige kursus.

At materiellet er genstand for indgående kontrol, er der ikke noget bemærkelsesværdigt i, men måske er de metoder og det apparatur, der anvendes, ikke helt så nemt tilgængeligt her i landet.

Til inspektion af skinne- og spor-systemer anvendes detektorer, der påviser uregelmæssigheder ved at udsende elektronsignaler efter samme princip som findes i minedetektorer.

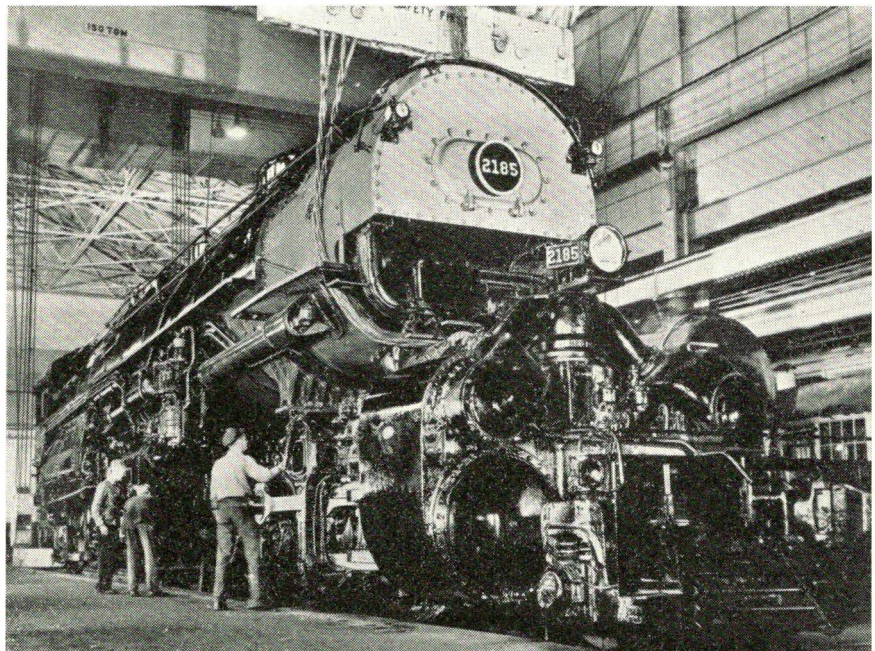
Ved rangering og sporkontroller indgår radioen som et meget anvendt

Til at opdage uregelmæssigheder på skinnerne anvendes detektorer, der reagerer ved at udsende elektronsignaler.



middel til at øge sikkerheden. Med trådløse radiotelefoner (Walkie-talkie) står banegårdspersonalet i stadig forbindelse med kontrolltårne og perronkontorer, således at mulighederne for fejkørsel er lig nul.

Også radartekniken er taget i brug i jernbanesikkerhedstjenesten, og videnskab og industri arbejder fortsat sammen på at højne såvel personalets viden som materiellets kvalitet til gavn for passagerer og selskaber.



Et lokomotiv under bygning i Virginia tjener som studieobjekt for maskinpersonalet, der i fritiden ønsker at dygtiggøre sig for at opnå eksamen som maskinister på kursus, der afholdes af jernbaneselskaberne i samarbejde med Virginias universitet.

Fra damp til diesel

Af Jørgen Petersen

Den 67-årige lokomotivfører Frank West, der i 49 år har kørt damplokomotiver for Missouri Pacific Lines, begyndte i 1952 at se umiskendelige tegn på, at han ville komme til at tilbringe resten af sit liv som — hvad han selv kalder — chauffør på en dieselmaskine.

Lokomotivfører West, hvis virkeområde hovedsagelig var i staterne Arkansas og Louisiana midt i den sydlige del af Amerika, så denne udvikling komme gradvis. På vej til sit daglige arbejde så han, hvorledes »damplokomotiv-kirkegården« voksende med dele fra de gamle lokomotiver for at give mere frit spillerum

Her efterser West for sidste gang, at alarmsirenen er i perfekt orden.



De dårlige nyheder får han lige inden starten, at han nu skal overtage et diesellokomotiv.

for de nye strømliniede diesellokomotiver. Han havde den indstilling, at det var »svært at lære gamle hunde nye kunster«, og efter i 49 år at have betjent damplokomotiver, betragtede han egentlig disse som sin private ejendom, og han betragtede dem med den stolthed, en far ser sin søn udvikle sig til noget stort og imponerende. Han kendte sine maskiner i mindste detaljer, og i hans daglige rapporter om maskinellet kunne man mellem linierne læse hans store kærlighed til jernkolosserne.

Men en skønne dag skete det, han havde frygtet mere end noget andet. Af sine overordnede fik han besked på at slutte sig til et kursus for at lære at køre med diesellokomotiver. Han vedblev dog at behandle sine dampmaskiner med den sædvanlige omsorg, således at de kunne ende deres tilværelse i god og velplejet stand. På sine fridage besøgte han de store ophugningsværksteder og betragtede med sorg ødelæggelsen af det materiel, der igennem mere end en menneskealder havde været hans stolthed



Det er med tungt sind han betragter lokomotiv-»kirkegården«, hvor hans kære damplokomotiver skæres op til omsmelting.

og fyldt ham med daglig glæde. Den sørgeligste erindring var en regnvåd dag, hvor han så en af sine specielle favoritter blive skåret op og i store dele læsset på godsvogne til videre ophugning.

Men efterhånden som han vænede sig til den behagelige varme og renligheden i dieselmaskinens operatørrum, begyndte han at miste lidt af sin uvilje mod det ukendte nye, han så pludselig var kommet i berøring med. Det var en ukendt behagelighed at kunne kigge på skinneløget uden at være udsat for at få øjnene fyldt med kulstøv eller sand — hans øjne var i årene, der lå forud, allerede slemt medtagne af de mange fremmedlegemer, der susede imod ham. Han sad nu bag et splint-sikkert vindspejl, der oven i købet var forsynet med viskere i tilfælde af regn eller sne. Han behøvede ikke strække hals udenfor maskinen for at kikke ned langs stammen, for hans nye maskine var også forsynet med spejl. Ved hjælp af et radioanlæg kan han nu holde sig i forbindelse med jernbanepersonalet på

stationerne og have stadig kontakt med sit personale på selve toget. Det er tydeligt, at han nu er ved at falde ind i de nye omgivelser — selv om han lidt hånligt omtaler sig selv som »Hvid-flip«-arbejder. Han behøver ikke mere den kendte røde klud om halsen for at holde støvet fra at sætte sig overalt på kroppen, og han behøver blot en let overtræksdragt over sit almindelige tøj.

Nu er forandringen fuldkommen — her sidder West i sin dieselkabine og undrer sig over det nye, han er havnet i.



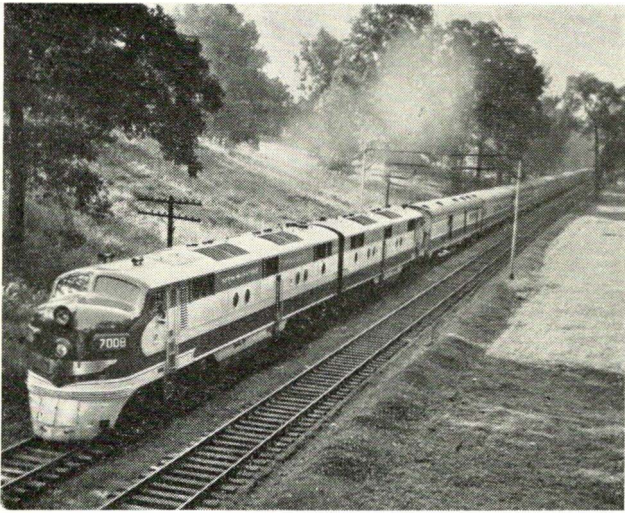
Han begynder at kunne se skønheden i de strømliniede former og i den næsten lydløse manøvrering, når toget standser og starter ved banegårdene.

Missouri Pacific Lines har nu lagt hele deres drift om til dieseldrevne maskiner på deres net gennem 11 sydvestlige stater. De få damplokomotiver, der er tilbage, anvendes kun til rangering eller til transport af tømmer fra og til store savskæreri- og papirmøller ved floderne. Ved dette års udgang regner man kun med at beholde en lille reserve af damplokomotiver til brug i nødsituationer. Der har indtil for nylig været et marked for udrangerede damplokomotiver til brug på små korte strækninger, men også her er man gået over til anvendelse af nyere maskiner, så tilbage er kun muligheden for ophugning af disse maskiner.

Selv på meget korte strækninger og til transport af tømmer o. l. er man gået over til den mere økonomiske drift med diesellokomotiver. Det oversøiske marked kan ikke af-tage det gamle dampmateriel, da de fleste typer lokomotiver i Amerika er alt for store og kraftige til anvendelse andre steder.

Det første strømliniede dieselpassagertog blev taget i anvendelse i Amerika i 1936 — men den første dieselmaskine fra Schweiz blev allerede anvendt i 1924 og er stadig anvendt til rangerbrug.

Det er i løbet af de sidste 30 år, man er gået fra anvendelsen af



Dette er så hans fremtidige virkefelt — det strømledede »TEXAS EAGEL« dieseltog, hvor West skal tilbringe sine arbejdstimer som »diesel-lokomotivs-chauffør — som han kalder det.

damplokomotiver gradvis over til elektrisk drift eller anvendelse af dieselmaskiner — og sideløbende med denne udvikling har man eksperimenteret med turbinedrevne lokomotiver, der dog ikke har fundet større udbredelse. Som fremtidsprojekt arbejder man dog allerede nu med fremstilling af atomdrevne lokomotiver. Grundene til denne udvikling er først og fremmest besparelser i brændstof, hvortil kommer, at det nye dieselmaskiner ikke behøver så gennemgribende reparationer og tilsyn som dampmaskinerne.

Nyt om lokomotivet

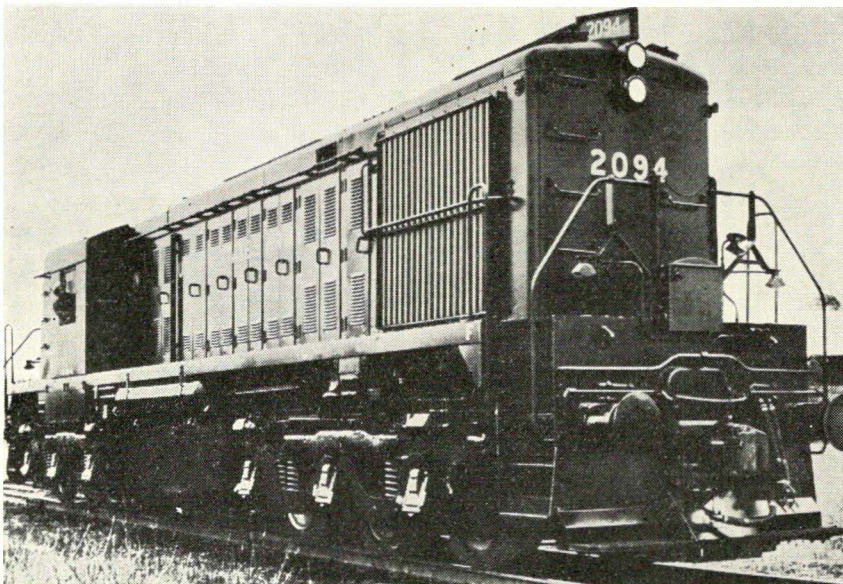
Af Palle Hagemann

Krig er en ond ting. Gennem årtusinder har menneskene brugt langt de fleste kræfter til at tvinge tekniken frem, for derigennem at bekrige og besejre hinanden. Krig er, selv om vi i alle tider har nægtet det, hovedfaktoren i vort liv og vor udvikling. Intet fremskridt, teknisk eller videnskabeligt, opstår uden at vi straks forbinder den eller det med krig. — Hvilke fordele vil vi opnå med »dette nye« under den næste krig? Videnskabens største gave til menneskeheden, atomkraften, er i

dag det store grå spøgelse over hele verden. Få tænker på den i fredens tjeneste, alle ser den som et grusomt våben i den næste krig.

Man føler det som noget af et chok, når man presenteres for en teknisk nyhed fremstillet i fredens tjeneste. Det er måske lidt meget at påstå, at de mennesker, der modtog de første konstruktionstegninger til det nyeste skud på Amerikas lokomotivfront, betragtede konstruktøren som abnorm, når han forelagde dem idéen, underforstået at den skulle

komme til at spille en stor rolle i »The free World defense«, i fredens og den frie verdens tjeneste. Men ikke desto mindre var dette meningen, og i dag fremstilles det nye lokomotiv som et led i den tanke og mening, der dækkes af begrebet »En forenet verden i fred«. Lokomotivet, som i sit ydre ikke adskiller sig nævneværdigt fra mange andre konstruktioner, har skjulte egenskaber, som nok kan forbløffe. Dette dieseldrevne lok. er konstrueret sådan, at det er i stand til at køre på alle skinnebredder i verden. Hjulakslerne kan automatisk forlænges eller forkortes, alt efter den vidde og bredde de forskellige lande har. Det siger sig selv, at sådan et lokomotiv, eller rettere sagt et helt tog, når det bliver aktuelt, vil få en uhyre stor betydning for den internationale handel og samkvem. Lokomotivet er desuden fremstillet af et særligt hærdet materiale, og isoleret sådan, at det er i stand til at modstå de højeste tropiske temperaturer samt kulde helt ned til 65 grader under nulpunktet. Foreløbig er der fremstillet 83 af disse hos American Locomotive Company Schenectady i New York til brug for den amerikanske hærs forsynings-tjeneste i Europa, men man er allerede i gang med at eksperimentere sig frem til det perfekte tog, så ingen skinnebredde i verden vil kunne forhindre en forening mellem nationerne.



Konstruktøren af dette lokomotiv har tænkt sig det spille en rolle under begrebet »En forenet verden i fred«, fordi det er i stand til at køre på forskellig skinnebredde, hvilket har stor betydning for international handel og samkvem.

Bomber under hjulene

Forfatteren Erling Kristensen mindes jernbane-sabotagen i krigens sidste år

Efterfølgende, som sikkert vil interessere lokomotivmænd og ønskeligt andre udenfor disses kreds, har været bragt som kronik i »Politiken« den 1.-5.-1955.

Da vi på befrielsesdagen i femogfyrre lovede os selv og hverandre aldrig at glemme, hvad det havde kostet igen at blive frie mennesker, da var det ikke blot et løfte, men en ed, aflagt i en højhellig stund.

Vi ved i dag, at intet helt er glemt, men det er med følelig beskæmmelse, vi erkender, at heller intet huskes så smertende stærkt, som det burde huskes. Forstanden, selvopholdelsesdriftens nøgterne tjener, vil vide, at sådan må og skal det være, men den mere følelsesbetonede samvittighed er af en anden mening. Den stiller det uomgæelige krav, at eden skal holdes, og ikke blot på tiårsdage, men så længe vi, der oplevede krigen, er i live.

Vi ved, at vi lever, fordi andre ofrede sig, og selv om det er en naturlov, at taknemmeligheden i dag ikke kan optræde med samme smertende styrke som for ti—femten år siden, så er ingen af dem, vi føler os i gæld til, glemte. Men i det følgende er det mig magtpåliggende at mindes en enkelt kategori af krigens mennesker. Jeg tænker her i taknemmelighed på det kørende jernbanepersonale, og først og fremmest på de lokomotivmænd, førere og fyrbødere, der gennem de lange, onde år, døgn efter døgn stod på deres mørklagte maskiner og gennem et mørklagt land bestandig var på vej mod de sprængte skinners afgrunde, mod sabotage-bomber, ulykker og død.

Indtil natten den 17. august 1943 var det ikke for alvor blevet os klart, hvad det var, man bød disse krigens navnløse aktører af farer og sindsoprivende nervebelastning. De og banen derhenne i udgravningen var indtil da sindene til dels uvedkommende. Men i den kølige månenat sprængte banen sig i bogstaveligste forstand ind i bevidstheden, og den er blevet der siden.

Det var den første højeksplosive bombe på vor strækning, der gik, og den vækkede os, så vi aldrig siden helt er faldet i søvn . . . Endnu gør det ondt at mindes, hvad sabotørerne tvunget af den bitre nødvendighed måtte udsætte sig selv og andre for. Vi husker, hvor ondt det gjorde at tænke på mændene på det saboterede tog . . . Og vi glemmer aldrig, hvor godt det gjorde, da den næste eksplosion røbede, at det »kun« var tidsindstillede bomber, der lå derhenne og øvede deres makabre, men dødsens nødvendige værk.

Selv om der ikke var væltet noget tog, så blev det en af de krigens lange nætter, der har fået en særlig plads i erindringen. Jeg husker dens tyste måneskin. Husker, hvordan bombeflyverne oppe under stjernerne knurrede sig frem mod bombemålene i Tyskland, husker de fanatisk opskræmte værnemagtssoldater, der pr. bil og motorcykel straks myldrede frem langs jernbanestrækningen, hvor bomberne med kortere og længere mellemrum blev ved at knalde.

Jeg mindes også, at det så nær ved banen og i vor situation ikke var klogt at vise sig påklædt ude. Men samtidig, at det var umuligt at holde sig inde, og jeg oplever endnu, hvordan det føltes på den bare krop at stå lyttende i husets skygge og høre tyskernes kommandoskrål, mens de tidsindstillede bomber bjæffede og sendte skærver og hvinende skinnestumper op mellem de højlydt bristende telegraftråde.

Eksplosionernes lydrappe ekko galoperede bort mellem bakkerne. Bombemaskinernes spinden mellem stjernerne var en mystisk og uforglemmelig baggrundsmusik . . . Hele det store rum med måne og stjerner føltes spændt til det dirrende bristepunkt, mens det afmægtige fnug, man selv var, stod i bar skjorte og dirrede med i forskrækket undren over, at sindets pres ikke sprængte ens frysende krop i stumper og stykker.

Mellem detonationerne rugede en stilhed så satanisk i sin lurende lumskhed, at det føltes som befrielse, hver gang en bananduftende sabotage-bombe sprang op af søvne og øvede sit værk mod træ, stål og sten. Banen havde fået røst og mæle. Den skreg på sprængstykkernes ru sprog, og den blev ved at skringe, også da lærkerne forlængst var begyndt at synge, og solen rød og venlig sendte sit varmende lys ind i krigsmorgenens ramme kølighed.

Det føltes påfaldende, så lidt morgenen brød sig om baneudgravningen og det, der foregik der, men endnu mere påfaldende, hvor vanskeligt det var for en selv og de andre nysgerrige at bevare blot skindet af ydre ro og menneskelig værdighed. I tilbørlig afstand stod vi med fjollede grin på ansigterne og så en tysk soldat mave sig frem for at fjerne en endnu ueksploderet bombe . . . Prisen for en soldat måtte efter kuranten være mindre end prisen på et par skinner . . . Han nåede det ikke!

I den almindelige forvirring var der tilsyneladende slet ingen notering på menneskeliv. I en pause mellem detonationerne så vi den stedlige kolonne banearbejdere bemandede en trojle og formålsløst pumpe af sted lige ind i bombefeltet, hvor en af de tidsindstillede var så nådig at detonere ikke under, men lige bag den fuldt bemandede trojle.

Det var en bleg arbejdskolonne, der sekunder senere bar deres køretøj over det sprængte sted og pumpede tilbage — så blege, at flere af tilskuerne ikke kunne styre sig: Man lo fjollet og makabert, hvor man i fredstid ville have skjult ansigterne og grædt.

Da den sidste detonation endelig godt middag igen satte telegraftrådenes hvinende spilleværk i gang, havde det kostet vor bane det meste af en snes skinnelængder at gøre sig gældende i den del

af sindene, hvor gråd og angst har til huse . . . Det lod sig gøre i løbet af et par dage at erstatte de sprængte skinner med andre, men sprængningerne i sindet lod sig ikke udbedre. Hver gang et tog nærmede sig udgravningen, var man i pinende vånede. Krigsnætterne med de himmelfejende lyskastere og de dragende bombemaskiners tænderskærende knurren havde længe været svære at komme igennem. Nu var det umuligt at sove, før nattens sidste tog havde passeret udgravningen, og selv da kunne tankerne ikke slippe mændene på det krigsblændede lokomotiv. Vi så dem for os, som de stod der med fyrets flamme på de spændte ansigter. Hvert sekund kunne eksplosionerne rive skinnerne bort og åbne en dødens afgrund. Jerndørken under deres fødder kunne forsvinde i eksplosioners gråblå lyn, og lokomotivet vælte i skyer af ild og skoldende damp.

Det var ikke »den brede vej«, de kørende jernbanemænd befor, og uden om de troløse skinner, der i deres situation knap var for spindelvæv at regne, lå krigen truende og kompakt: Trusler fra alle fronter, sabotager på alle baner. Den 2. december skrev vi i dagbogen: Mens børnene laver juletræsdynt, fortæller BBC, at Betlehem er mørkelagt . . . 5. december: Fem sabotører i Jylland henrettet for jernbanesabotage, Nordahl Grieg skudt ned på bombetogt over Berlin . . . 6. januar 44: Kaj Munk findes dræbt i Hørbylunde Bakker . . . 31. januar: Sabotage lammer i perioder helt jernbanetrafikken.

Så mørkmættede og tunge var de sindsmæssige betingelser, mens lokomotivmændene stod på deres maskiner og dundrede fremad mod krigsmørkets farer, og vi pint af deres uvisse færd stod ude og lyttede efter togenes svindende rullen og den spørgelsesagtige hvisken fra himmelrummet, der fremkom, når allierede flyvere på deres dødstogter nedkastede flyveblade eller lettede sig for de flokke af radarforstyrrende stanielstrimler, der så mangan morgen glimtede i græsset og gjorde hele plantager til pyntede juletrær.

Vi passive er nok blevet misundt, men vi led af passivitet og af bekymring for flyverne deroppe i mørket, for sabotørerne, hvoraf flere og flere måtte tegne ved skydepælene med bind for øjnene. Jernbanemændenes skæbne kørte os lige ind på livet, og i togenes rullen lød bestandig spørgsmålet: Hvordan er det under disse krigens vilkår muligt stadig at få folk til at stå på lokomotiverne, og til trods for elendig brændsel, mørklagte tog og stationer at betro sig til skinner, der oftere og oftere endte blindt — lige ud i mørket.

Spørgsmålet forblev ubesvaret, men sommer og efterår, vinter og forår rullede togene på vej mod katastrofen. Og i 1944 netop en grødefuld forårsnat rakte en sprængningens stikflamme igen tunge ad himlen, og et galgenfro ekko galoperede bort over egnens dale og bakker.

I nogle tyste og smertende minutter vidste vi ikke, om lokomotivfolkene lå derhenne og forblødte eller brændte op. Men sabotørernes humane system med forsinket tænding havde gjort, at vi fik lov at se et par fysisk uskadte, men blege lokomotivmænd vakle ned fra deres hvæsende maskine. Jeg tror nok, vi græd af udløst spænding, og vi aflagde

ikke nogen ed på, at vi aldrig ville glemme disse mænd, og deres indsats — taknemmelige sind er ganske udramatiske . . . Men jeg husker, hvordan de stod der i grålysningen — to små mænd ved den store, sorte maskine — de stirrede tilbage mod togstammens virvar af væltede godsvogne, hvoraf nogle var knust og andre kørt op i hinanden . . . Jeg husker, at sprængningens hvin og materiellets styrkende bragen havde vækket alle egnens forårsfugle — lærkerne trillede, og solsorternes morgenfløjter skingrede fra alle grantoppe.

Kontrasterne sloges som vilde om sindets valplads. Ud fra væltede vogne og hældende bremsehytter kravlede konduktører og togfører tydeligt mærkede af det usandsynlige, at de i dette øjeblik var levende mennesker . . . Med den ynkeligt sammenfiltrede vognkirkegaard bag sig så det ud, som om de skammede sig ved at kunne stå, gå og sanse. Og vi, der blot var tilskuere, skammede os ved at se på dem. Og da de lidt senere kom tilbage fra den nære station, begreb man ikke, at lokomotivfolkene kunne entre deres frakoblede maksine og køre videre, som om intet var hændt — køre videre mod andre bomber.

Intet øjeblik blev her tænkt på mod eller andet urealistisk pjank. De bortkørende og de, der blev tilbage, var bare mænd, der gjorde deres pligt. Men det virkede som en nådig befrielse, at så længe det væltede tog sad som en klump i udgravningens hals, behøvede ingen sabotør og ingen kørende jernbanemænd at frygte for at blive dirigeret mod dette djævelske sted.

Strækningen blev atter farbar, og natten til 7. september måtte alle kørende jernbanefolk landet over køre med livet i hænderne. Det var sabotagevejr — buldrende blæst, byger og jagende skyer. Og allerede før midnat klirrede ruderne, og i vor udgravning brød et tog jamrende sammen for eksplosionens giftgrønne lyn.

Detonationen havde lydt som et suk i blæsten, og larmen fra togets sammenbrud, som det sidste af en altopgivende gråd — bagefter ikke en livets lyd, kun mørke og vejrets gunger.

Som sædvanlig behøvede værnemagten kun minutter for at nå frem med Gestapo, skyts og politihunde.

De blændende lanterners stilling røbede, at lokomotivet stod på hjulene — og efter al sandsynlighed også på skinnerne. Jeg føler endnu, hvor det lettede, og hvilken fryd det var uset af tyskerne at kunne snige sig hjemad med nogenlunde vished for, at lokomotivmændene også denne gang var sluppet nådigt fra »ulykken«.

Som så ofte før søgte man ro i, at vi endnu var blevet forskånet for krigen . . . Men jernbanefolkene derude i sabotage-natten var ikke skånet for noget som helst. Toget, der lå væltet derhenne, var antagelig sendt ud som stødpude for et andet og for tyskerne mere værdifuldt tog.

Det viste sig at være rigtigt. Det var et forkert tog, bomberne havde standset. Det rigtige — et ammunitionstog — blev fiffigt sendt ud ad en anden bane, men sabotørerne var på pletten og væltede det ikke længere borte, end at vi lå i sengen og hørte bomberne glamme.

Vi var lykkeligt forskånet for krigen og ynkede ikke et øjeblik os selv. Men hvert eneste kørende lokomotiv var en krigsfront så ond og farlig, at det forekom ubegribeligt, at lokomotivfolkene nerver ikke slog klik, så man simpelthen nægtede at køre.

Men togene kørte dag og nat, søgn og hellig. Bomberne bragede under hjulene, og netop en helligdag, søndag den 24. september, rev sabotørerne et tog af skinnerne på den lige nævnte strækning. Bragene gjorde den solklare søndag søgn og trist. Tyskerne tabte al besindelse, skød på folk, fæ og alt levende, arresterede i flæng, spærrede søndags-spadserende inde i væltede jernbanevogne og lod dem sidde der, mens rifler og maskinskyts knitrede udenom.

Serier af mirakler reddede livet for folk, der havde deres hjem langs den saboterede strækning. Bombernes forsinkede antænding gjorde, at lokomotivfolkene nogle timer senere kunne bestige et nyt tog og køre af sted imod andre bomber.

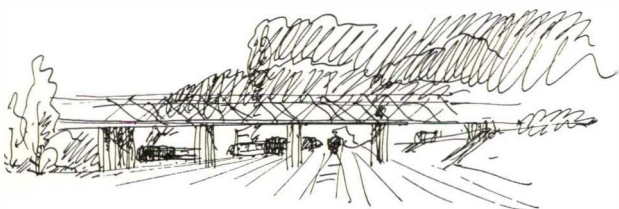
Krigens hovedfronter rykkede nærmere, og vi var stadig forskånet, men bomberne sprang under togene, og vor udgravnings jordvolde blev rodet op af det sønderbrudte og væltede materiel. Den 24. februar lynede og tordnede en snes tidsindstillede bomber, der havde ligget godt skjult under nattens snefald. Tyskerne skød, så kuglerne peb forbi vore mørklagte vinduer. Og på andre strækninger rullede sprængte tog ned ad skråningerne eller blev hængende splittede eller sønderslåede i andre udgravninger.

Jernbanebroer blev sprængt, sporskifter og drejeskiver sprang i luften. Overalt, hvor togene skulle frem, væltede eksplosionerne op fra grus og skinner. Og da sabotørerne om aftenen den 23. marts 1945 væltede et tomt ambulancetog i vor udgravning, vidste ingen, om det var al tings ende eller begyndelse.

Valpladsen derhenne var et kaos uden lige. De lange Røde Kors-mærkede vogne lå væltet ned i grøfterne, andre stod på enderne op ad de stejle skråninger. Og tyskerne, der stik imod alle krigsregler havde anvendt ambulancetog til troppe-transport, gerådede i et så uforglemmeligt raseri, at de jernbanefolk, det gik ud over, ikke yderligere skal mindes om det . . .

Endnu et par tog væltede på strækningen, men i vor udgravning havde det sidste sabotagebrag lydt. Og tiden kom, da lokomotivfolkene igen kunne køre med lys på maskinerne og tryghed i sindene . . . Det føles som en ny befrielse at kunne skrive disse sidste ord og til dem føje en dybt alvorlig tak til de kørende jernbanemænd, der i de onde år optog så mange af vore tanker.

Erling Kristensen.



Landsoplysningsudvalget

Sommerens fællesrejse

Fællesrejsen til Italien har nu fået så mange tilmeldinger, så at dens afvikling kan finde sted som planlagt og tidligere bekendtgjort.

P. L. V.

J. V. Christiansen,
Ormslevvej 69, 1., Viby J.

Det Jysk-Fynske Statsbanepersonales Bibliotek

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Aarhus, opgang F, fredag den 24. juni 1955 kl. 16,30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
3. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgående er: Trafikinspektør V. H. Møller og overtrafikkontrolør S. Svane Knudsen).
4. Valg af revisor. (Den afgående er regnskabsfører J. P. E. J. Hedegaard).
5. Valg af 1 suppleant for bestyrelsen (Den afgående er overportør N. M. Andersen).
6. Valg af en suppleant for revisorerne. (Den afgående er kontorassistent frk. I. V. Jensen).
7. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1954/55 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 14.—24. juni 1955 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. B. V.

S. Svane Knudsen.

Den ny huslejelov

Lovsprog er ikke altid lige let at tyde, og det må derfor hilses med glæde at Forlaget Fremad har påbegyndt udgivelse af de vigtigste nye love i kommenteret og derfor mere fattelig form. For nogen tid siden udsendtes således den nye arbejderbeskyttelseslov med et udførligt sagregister, udarbejdet af direktør Erik Dreyer, Fabrikstilsynet, og nu kommer en af den senere tids mest omdebatterede love, *den nye huslejelov*.

Huslejeloven der praktisk talt berører os alle, udsendes med meget udførlige kommentarer, der gør det let for læseren at finde netop de paragrafer, der angår ham eller hende. Det er *kontorchef Axel G. Poulsen i Boligministeriet*, der har udarbejdet de vigtige afsnit, der fører den jævne læser ind i lovens kringelgange. Desuden findes naturligvis hele lovtæksten og dertil et sagregister, der yderligere letter anvendeligheden. Udgaven er på ca. 100 sider og prisen er 4,25 kr. »Den nye Huslejelov« vil kunne fås i enhver boghandel samt hos FFB's bogombud på arbejdspladserne.



Jubilæum

Lørdag den 4. juni kan lokomotivfører E. A. Møbius, Korsør, fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Møbius begyndte som lokomotivfyrbøder i Aarhus og var derefter en tid i Aalborg, hvorfra han blev forfremmet til lokomotivfører i Korsør den 1. december 1930 og har siden gjort tjeneste her, hvor han er kendt og afholdt af alle.

Afdeling 17 ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med tak for tiden, der er gået, og held og lykke i fremtiden.

E. J.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 4. juni 1955 frabedes venligst.

E. A. Møbius, lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 15. juni frabedes venligst.

N. V. E. Jensen, lokomotivfører, Nykøbing F.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst

C. Islund, lokomotivfører, Næstved.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 6. juni frabedes venligst.

V. Eriksen, lokomotivfører,
Vibevej 14, Frederikshavn.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 4. juni frabedes venligst.

C. C. V. Nielsen, lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 4. juni frabedes venligst.

H. J. A. Jensen, lokomotivfører, Struer.

Byttelejligheder

Aabenraa—København.

Stor 2½ værelses lejlighed med centralvarme, altan, badeværelse, fryseboks, maskinvask, nær skov og strand, husleje 160 kr. med varme, indskud 905 kr.

M. Eriksen, lokomotivfører,
Esbern Snaresgade 5, st. Kbhvn V.

Brande—Odense.

2½ værelses lejlighed i Brande (nær banegården) med centralvarme og elektrisk køkken, leje 92 kr. pr. måned, ønskes byttet med tilsvarende i Odense.

Stud. tekn. Andreas Lorenzen,
Jagtvej 59, værelse 54, Odense.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-5-55.

Lokomotivfyrbøderaspirant:

E. W. Pedersen, Aarhus H, i København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-6-55.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

C. S. Larsen, København Gb., til Helgoland.

H. E. Møllerstrøm, Gb., til Helgoland.

E. Hansen (Bogø), København Gb., til Helgoland.

A. C. F. Lorentzen, København Gb., til Helgoland.

B. M. Stokkendal, København Gb., til Helgoland.

S. G. Jensen, København Gb., til Helgoland.

K. E. Petersen, København Gb., til Helgoland.

S. A. Daum, København Gb., til Helgoland.

H. G. Route, København Gb., til Helgoland.

C. B. M. Revald, København Gb., til Helgoland.

P. R. T. Pouelsen, København Gb., til Helgoland.

K. E. D. Kofoed, København Gb., til Helgoland.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) J. E. Jacobsen, Vejle afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-4-55).

Lokomotivfører (11. lkl.) P. A. M. Jacobsen, København Gb, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-7-55).

Lokomotivfører (11. lkl.) E. J. H. Olsen, Roskilde, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-55).

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-5-55.

Pens. lokomotivfører J. E. Jacobsen, Rødkildevej 6, 2. Vejle.

Dødsfald.

Lokomotivfører F. P. K. Jensen, København Gb., er afgået ved døden den 9. maj 1955.

NYE ADRESSER

Hovedbestyrelsen:

Sekretærens telefonnummer er fra 15. maj at regne ændret til 94 08 16.

Lokomotivfører-underafdeling:

Repræsentantens navn og adresse rettes til:
E. Larsen, Fredsvej 62.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

København Gb.: Kassererens adresse rettes til:
Fredericiagade 82, 3. tv.

Slagelse: Formandens navn og adresse rettes til:
M. B. Sørensen, Bagervænget 120.

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 **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

»**LA BELLA**«

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

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

Ekvipér Dem i

London-Magasinet
FREDERICIA

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

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

Ougaard & Jensen
Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332
Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

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

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

Mylius **HANSEN**
GULDSEMED
URMAGER

Vendersgade 9 . Fredericia

Værkstedet med mange års erfaring
Eget maskinsliberi for briller
Leverandør til sygekassen

**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**

Aut. Installatør
HENRY BERTELSEN

Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

»Moselunds«
Rugbrød

Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløe
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



STJERNENS

Golden

**ANANAS
SQUASH**

- en lækredrik i sørklasse ...

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN, aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sci. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Marketenderiet

i Centralværkstederne

og Godsbanegaardens

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

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, Høvefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

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

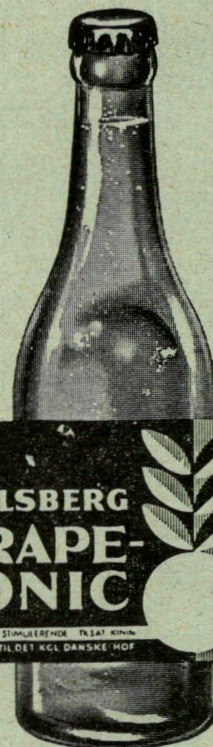
N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

En forfriskende Smag...

ALLE KAN LIDE DEN



Carlsberg