

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

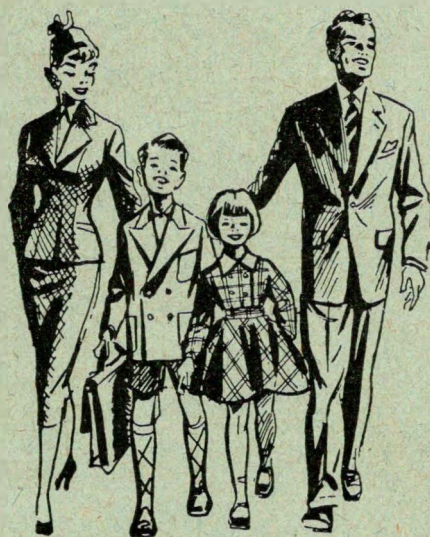


UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 7 - 8

20. APRIL 1956

56. ÅRGANG

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj på vor populære

10 Maaneders

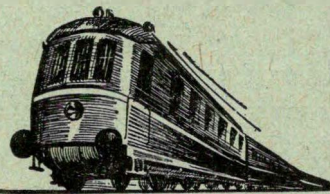
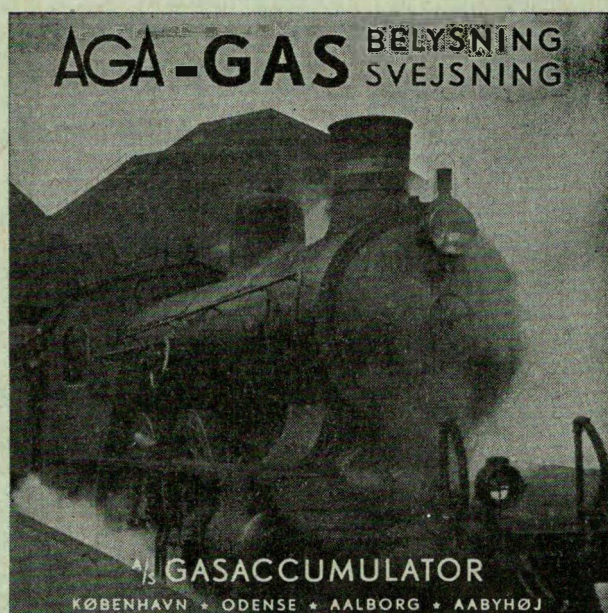
## FAMILIE-KONTO

## J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset



## BOSCH

DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

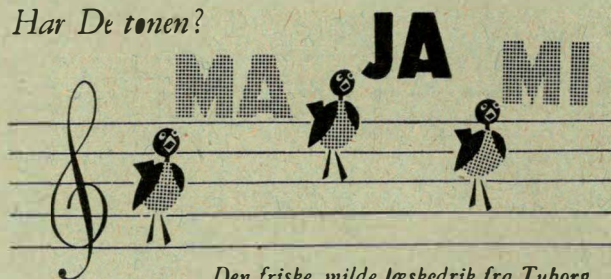
A/S MAGNETO . KØBENHAVN N



Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
RANDERS

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg



Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne

1854

1954

**HB**

forbrugernes  
egen  
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFORENING



### Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelser og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

**FIONETTE**

Regnfrakker

### Dansk Maskinpakning A/s

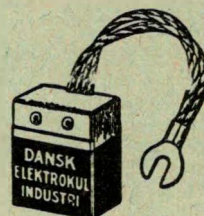
Amaliegade 41  
København  
C. 12528

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



### Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V



Klingseyvej 6, Kbhvn.  
Telefon Damsø 3132



**SIGI**

Hygiejniske Gummivarer  
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri  
Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

Urmager ved Statsbanerne siden 1856

### L. Beyer Holgersen & Søn

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

OPTIKER

**Felix Schmidt's**  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi  
Spørg om vort ny kontosystem

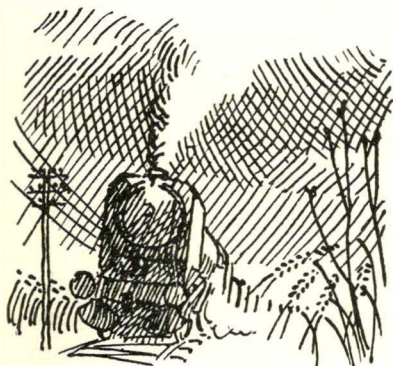
**I. B. Schilder** Nørregade 7  
København K

### De forenede Kulimportører

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211





## Omkring kongressen

Fra alle landets egne samles i København repræsentanter til ordinær kongres den 15., 16. og 17. maj. Disse dage skal give vurderingen af det udførte arbejde i den forløbne 3-årige periode, medens arbejdslinien, der bør følges for tiden fremefter, tilkendegives.

Det er første gang, der holdes kongres efter en 3-årig arbejdsperiode, og ved almindelig vurdering kan det fastslås, at det for behandling af mange problemer, specielt normeringsmæssige, har haft sin betydning, at arbejdet har kunnet effektiviseres over et længere åremål.

De forløbne 3 år har bragt adskilligt på godt og ondt, når man betragter de økonomiske forhold. Der har været overenskomstforhandlinger, som bragte os visse forbedringer, og der blev nedsat en lønningskommission, hvorfra vi forventer yderligere resultater; medens prisudviklingen stadig er så ukontrolabel, at den løber foran de lønforbedringer, som tilvejebringes. De igangværende lønforhandlinger mellem finansministeren og tjenestemandorganisationerne imødeses derfor med spænding. Det af forhandlingerne fremkommende resultat bliver forhåbentlig et produkt af aftaler mellem ministeren og organisationerne uden folketingets indgriben.

Imidlertid er der på anden vis sket et skred i lokomotivmandens lønmæssige placering, idet lokomotivførerens oprykning til 7. lønningsklasse er en fuldbyrdet kendsgerning, og resultatet bygger som bekendt på trækraftmæssige omlægninger, væsentligst tilkomsten af MY-lokomotiverne, og dernæst indsættelse af flere traktorer i rangerdriften. Bemandingen af MY-lokomotiverne med lokomotivførere i 7. lønningsklasse begrænsedes af de gennem mange år gældende regler om 60 års alder for adgang til oprykning, et forhold vi finder højst utilfredsstillende og derfor har ønsket ændret; men indtil nu uden positivt resultat, så spørgsmålet ligger der ligefuldt. Den ventil, som findes for oprykning indtil det 63. leveår, når man er i arbejdsområdet, har ikke kunnet bringes i anvendelse, fordi MY-lokomotiverne er nyt arbejdsområde. Gennem udviklingen i rangerdriften nåede vi at få oprettet visse stillinger i 7. og 13. lønningsklasse, nemlig et antal kørelærere i dampdriften og et antal motorførere. Omfanget af dette var ikke som ønsket, ikke mindst af hensyn til personalet i dampdriften, hvor den generation, der var lokomotivfyrbødere i 20—22 år, med berettigelse imødeser forbedringer i relation til den lange »skovltid«, de har haft. Det er klart, at disse ikke må »hægtes af«, men logisk er det, at argumenterne må have tid til at bundfælde sig med de nugældende økonomiske forhold, hvorunder vi frister tilværelsen, og hertil er den blotte eksistens af den nedsatte lønningskommission en kraftig bremse på fremstødene inden for normeringsrammerne. Der er i den forbindelse det beklagelige, at det ikke har været gørligt at flytte bunden for vor placering på lønningsklassestigen, og det så meget mere som lønniveauet stærkt begrænser lokomotivfyrbødernes økonomiske kunnen med den gældende lønning, og at de således til trods for deres faglige grundlag skal se sig deklasseret af kollegaen i det private næringsliv.

### DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7-8 - 56. ÅRGANG

20. APRIL 1956



#### Indhold:

Omkring kongressen .....	73
Kongresfesten .....	74
Kongresrepræsentanter .....	74
DLT maj 1956 .....	74
Glimt fra en studierejse til USA	75
Fra medlemskredsen .....	80
Avancement eller ikke .....	80
Nalco .....	81
Værelsernes benyttelse .....	81
Banearkitekt K. Grøning død ..	81
DSB's feriehjem .....	81
Under DLF .....	82
Tak .....	82
Opmærksomhed frabedes .....	82
40 års jubilarer .....	82
Byttelejlighed .....	82
Personalia .....	83
Lanternen .....	83
Medlemslisten .....	84
DSB Spareklub .....	84
Nye adresser .....	84



#### 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.

# Kongressen 1956

## Kongresfesten

Traditionen tro vil der, kongressens anden dag, den 16. om aftenen, blive arrangeret en fest for delegerede og gæster med damer. Som tidligere inviteres medlemmer med damer til festen. Denne omfatter underholdning i tiden kl. 19.30—21.30 og derefter bal indtil kl. 24.00.

Det bliver E. Eckhardt-Hansen og hans orkester sammen med solisterne, operetteparret Henry Büchmann og Bonna Søndberg, Elith Foss og Peter Kitter, der i et par timer skal underholde og fornøje festdeltagerne.

Medlemmer, der kunne ønske at deltage i festen, kan få udleveret adgangskort på foreningens kontor fra den 10. maj eller også ved henvendelse til kongresbureauet under kongressen. Adgangskortenes antal er begrænset.

## Kongresrepræsentanter

Man minder om, at navnene på kongresrepræsentanter til foreningens kongres den 15.—17. maj d. å., skal være foreningens kontor i hænde snarest og senest den 4. maj d. å.

Samtidig gøres opmærksom på, at kongressens dagsorden nu er tilstillet samtlige afdelinger. På grund af typografstrejken har det ikke været muligt at få trykt foreningens regnskaber; men efter forelæggelse for kongressen har repræsentanterne mulighed for at redegøre for regnskaberne over for medlemmerne.

## DLT maj 1956

Det meddeles, at Dansk Lokomotiv Tidende nr. 9 og 10, mej 1956, vil udkomme som eet nummer den 16. maj. I den forbindelse skal man gøre opmærksom på de sædvanlige meddelelser, som f. eks. »Opmærksomhed frabedes» osv., må være redaktionen i hænde senest 1. maj, hvilket forøvrigt også gælder andet stof.

Forhåbentlig ligger afslutningen på lønningskommissionens arbejde nær, og at man deri har taget behørig hensyn til de forhold, der tilråder en gunstigere placering af den faglærte.

Vore normeringssager har i forhold til udviklingen skaffet os adskilligt hovedbrud for at få den højst opnåelige udnyttelsesgrad af disse, og omend de opnåede resultater ikke er helt tilfredsstillende for nogle, så er det ikke ubeskedent at fastslå den betydning, de foreliggende resultater vil få for standen som helhed i fremtiden. Man skal derfor ikke lukke øjnene for udviklingens gang i ryk, eller stirre sig blind på samlet oprykning, hvorom det gang på gang er sagt, at sådant ikke lader sig gøre udenfor en kommissions rammer.

Den stedfindende rationalisering ved statsbanerne har vi sammenkædet med placeringsændringer, og direkte er dette udtrykt i udviklingen i rangerdriften, hvor der ved oprykning til højere lønningsklasser er givet andel i det påregnede udbytte ved motorisering. Fremtiden vil på dette område byde på kraftigere køretøjer, så der skulle næppe være anledning til at tro, at der påny bliver rettet angreb på vor adkomst til arbejdsområdet og således skulle vi kunne arbejde med placeringerne i uforstyrret ro. Såvel her som inden for motordriften i øvrigt må nye fremstød til. En begyndelse er gjort med censorerne.

Med rationalisering menes der at finde en stramning af tjenestetiden sted. Afledt af dette er det ikke rigtigt, men rigtigt er det, at tjenesten strammes, fordi de gældende tjenestetidsregler søges udnyttet til yderste grænse. Man skal derfor gøre den bemærkning, at det med lokomotivmandens arbejde er nødvendigt, at tjenestetildelingen bygger på andre forudsætninger end normalt forekommende i andre erhverv, thi i sikkerhedsmæssig henseende pålægges lokomotivmanden et meget betydeligt ansvar, hvorfor det gennem særlige regler må tilgodeses, at det altid er et vågent og udhvilet personale, der forretter tjeneste på køretøjerne. Disse forudsætninger følges ikke op i mange af de gældende kørselsfordelinger eller ved kørsel i reserven, så det er med god grund, vi afventer nedsættelse af det tjenestetidsudvalg, som lønningskommissionen har stillet i ud-sigt.

Det mangler ikke på opgaver til den indkaldte kongres. Der bliver nok at tage stilling til, idet en lang række forslag er fremkommet fra afdelingerne. Deres spændvidde er stor, men tyngdepunktet ligger selvsagt i løn- og tjenestetidsforhold.

Et andet væsentligt punkt er tilslutning til De samvirkende Fagforbund, hvorom der gennem tiderne har stået gny i vor organisation, og hvorom det snarest er ønskeligt, at der ude i medlemskredsen vokser en forståelse frem, der indser det nødvendige og hastende i tilslutningen, inden vi går bag af dansen i de ændringer, fagbevægelsen må undergå.

Der er ingen tvivl om, at stærke meninger vil brydes på kongressen, men der er heller ikke tvivl om, at meningsudvekslingen, som altid, vil foregå i et sagligt plan, der tilsikrer opgaverne en reel behandling, og således at fremtidslinien bliver udtryk for en enig stand, som skulder ved skulder vil gå vejen for at skabe organisationen trivsel og fremgang.

I denne ånd ønskes velkommen til arbejdet.



# Glimt fra en studierejse til USA

Efter et foredrag af distriktschef S. Haldbo og overingeniør E. Vogel.

(fortsat)

I New York besøgte vi hovedbanegården »Grand Central Station«, der ligger under en skyskraber på Manhattan. Desværre tillod tiden ikke at vi fordybede os nærmere i denne mægtige institution, men det blev fortalt — måske dog med nogen overdrivelse — at man kunne leve hele sit liv på banegården, hvis man ville, idet den havde butikker af enhver art, restauranter, læger, sygehus m. m., dog kunne man vist ikke blive døbt, gift eller begravet på banegården.

Chicago centralrutebilstation var også interessant. Rutebilstationen var i to underjordiske etager, anbragt under en skyskraber. I øverste etage ventesale, forretninger, kontorer, billet salg m. v., og nederste etage forbeholdt busserne.

Og nu lidt specielt om jernbanevæsenet i USA. Amerikanerne tillader et betydeligt større akseltryk end vi herhjemme, ca. 30 tons mod vore 20; men skinnetyperne er ikke tilsvarende sværere. I stedet lægger man svellerne tættere, og disse er af firkantet tømmer, medens vore jo er »flade«. Sporene ligger som regel godt. Skinnestødene er forsat ca. 5 m, hvilket giver en helt anden rytme, end vi er vant til.

Bortset fra nærtrafikken er togantallet på de enkelte strækninger ringere, end vi er vant til, kun 5—6 personførende tog i hver retning daglig, og godstogene kører på adskillige baner kun »efter behov«, men de er meget store, 5—6—7000 t eller så.

Persontrafikken afvikles hovedsagelig med store tog, som regel forspændt 2 svære diesellokomotiver som vore MY. Disse lokomotiver har kun førerrum i den ene ende og kobles således sammen, at de 2 førerrum vender bort fra hinanden. I visse tilfælde har det ene lokomotiv slet intet førerrum, og et sådant køretøj, der ikke selvstændigt kan

benyttes til togfremførelse, kaldes en booster. Alt jernbanemateriel er truckmateriel. Alle vogne og diesellokomotiver er 4- eller 6-akslede, hvilket medfører, at man kan gå langt ned med kurveradiene.

Personvognene er meget tunge og vejer henimod det dobbelte af vore. Der er ingen oplukkelige vinduer, men vognene har alle en eller anden form for air-condition. Vognene er lidt længere end vore, og med toilet i hver ende; det ene for herrer, det andet for damer. Begge toiletter har »venteværelse«, med tre-fire siddepladser, så man ikke behøver at gå forgæves.

De personførende tog består oftest af 10—14 vogne, og togvægte på 1000 t er derfor ikke usædvanlige.

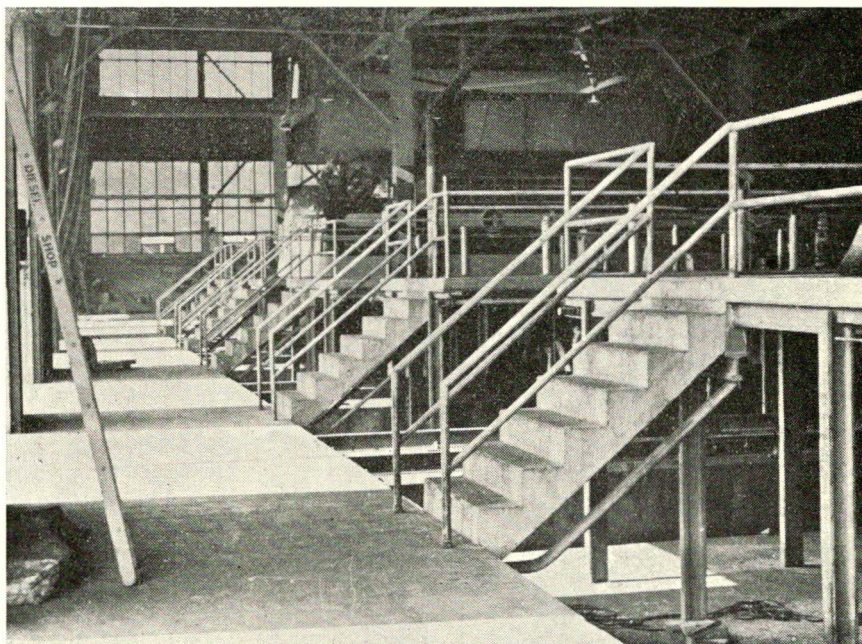
Til afvikling af godstrafikken anvendes aggregater bestående af 3—4 sammenkoblede MY, hvoraf kun de 2 yderste har hver eet førerrum, de andre intet.

Godsvognene er 4-akslede og laster 40—50 ton, så et godstog på 120—130 sådanne vogne forspændt med 4 MY er en hel oplevelse for en dansk jernbanemand. Det længste tog vi så, var på 125 vogne, men de har næppe alle været fuldt lastede.

Så store tog stiller store krav til stationernes sporanlæg, men man ser sin fordel ved at køre med få og meget store tog. Der er gods nok at køre med, og de fleste baner klagede over at have for lidt trækraft.

Vi fik fortalt, at det er godstrafikken, der bærer de amerikanske baner, hvis persontrafik gav et samlet årligt underskud på flere hundrede millioner dollars. Banerne ville derfor i stort omfang gerne være helt fri for at drive persontrafik, men kunne sjældent få koncessionen ændret.

Vi besøgte flere baner, der ikke selv ejede deres diesellokomotiver. Sådanne lokomotiver var forsynede



Remisen i Springfield lige udenfor portene, hvor der er en transportvej i skinnehøjde hen over alle sporene. Fra denne transportvej er der trapper op til de forhøjede platforme og ned til de forsænkede perroner samt til eftersynsgruberne mellem skinnerne. Transportvejen går i baggrunden over i gulvet i skinnehøjde under 30 t kranen.



med skilte, der angav f. eks. hvilken bank der ejede dem. Bankerne ville gerne finansiere lokomotivkøb, selv for baner der stod på ret svage fødder, idet de påregnede i givet fald at kunne sælge lokomotiverne til andre baner. Derimod var det vanskeligere at opnå lån til udvidelse af faste anlæg — f. eks. elektrificering, thi gik en bane ned en og hjem, var bygninger og lignende ikke meget værd for banken, der havde sat penge deri.

Hvad angår spor og sikringsanlæg traf vi på alt mellem himmel og jord. Enkeltspor, dobbeltspor, slet ingen sikringsanlæg og moderne fjernstyringsanlæg, som det vi får på den fynske hovedbane. På flere rangerbanegårde havde rangermesteren radioforbindelse med alle rangerlokomotiver, og på visse strækninger havde togledelsen radioforbindelse med de kørende tog, ligesom det var ret almindeligt at togføreren, der i de store godstog altid kørte i bageste vogn, var i radioforbindelse med lokomotivføreren. Diesellokomotiverne var meget store, det almindelige for nye ran-

gerlokomotiver var 1200 hk.

Alle diesellokomotiver er betjent af 2 lokomotivmænd. Motorvognene derimod kun af 1 mand. På diesellokomotiverne var det største problem for »fyrbøderen«, dog at få tiden til at gå. Han kedede sig gudsjammerligt, når alt gik normalt, han havde da kun at udveksle signalmeldinger med lokomotivføreren, samt hvert 5. minut at trykke på en knap, hvorved man ad elektrisk vej udslammer lokomotivets dampgenerator.

Når der var noget i vejen, kunne fyrbøderen imidlertid få nok at bestille, fordi togene var så store, men nytten af lokomotivpersonalet var iøvrigt i sådanne tilfælde noget problematisk, eftersom personalets uddannelse og interesse for den tekniske side af sagen gennemgående var ringe. Lokomotivpersonalet rekrutteredes nemlig ikke fra håndværkerstanden, og henhørte tjenstligt nærmest under trafiktjenesten. Ved en enkelt bane var forholdet så skarpt, at »Mechanical Departement«, d. v. s. maskintjenesten, afleverede og overtog lokomotiverne ved spor-

grænsen, så lokomotivpersonalet intet havde at gøre på maskinafdelingens enemærker.

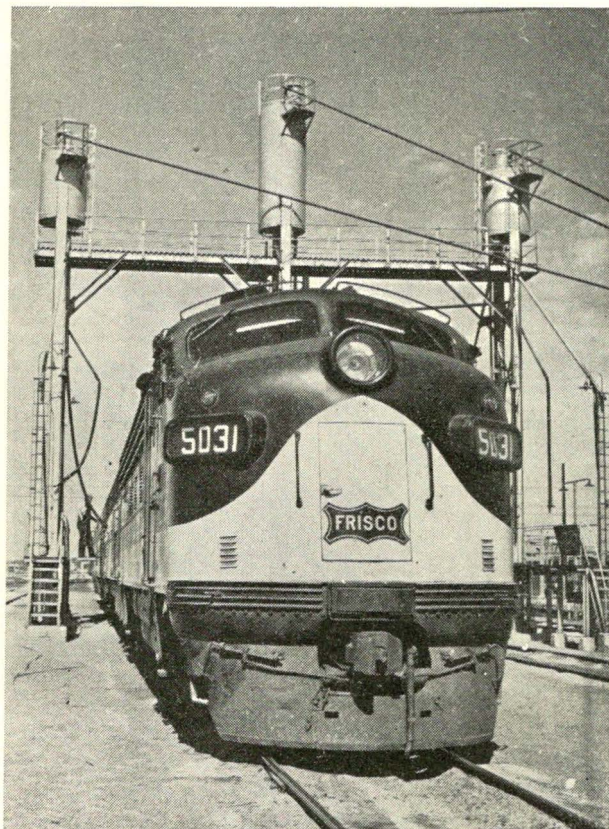
Om fordele og mangler herved kan nok diskuteres, men med hensyn til personalets uddannelse kan det måske give en smule begreb at høre, at man ved overgang fra damp- til dieseldrift ofrede fra 1 uge til 1 måned pr. mand, alt efter hans evner, og en enkelt bane fremhævede, at have lønnet personalet i uddannelsesiden, hvilket ikke syntes at være almindeligt.

Som noget specielt ved de amerikanske baner kan nævnes, at der overalt anvendes centralkobling — d. v. s. at træk- og stødapparater er samlet i eet og indrettede så køretøjerne automatisk kobles sammen, blot de går let mod hverandre. Forbindelsen løsnes igen ved hjælp af et håndtag i vognsiden. Centralkoblingen har store fordele. Ikke blot afvikles rangerarbejdet hurtigere, men rangerpersonalets sikkerhed for liv og lemmer betrygges i høj grad, ligesom tog og rangertræk bedre passerer de skarpe kurver. Den eneste svaghed ved centralkoblingen synes at være visse igangsætningsvanskeligheder for togene.

Fordelene ved centralkobling er dog uomtvistelige, og der har da også på international basis været arbejdet med overgang til centralkobling her i Europa. Der er dog ikke synderlig udsigt til noget resultat af dette arbejde, da det vil koste milliarder, hvilket jernbanerne med disses hårdt trængte økonomi næppe nogensinde bliver i stand til at ofre på sagen.

Nu lidt om de værksteds- og remiseforhold der besås.

Det vil altid være således, at dieselmateriel kræver mindre værksteds- og remiseplads end dampmateriel, dels er eftersynsterminerne for dieselmateriel væsentlig længere end for dampmateriel, dels tåler køretøjerne bedre ophold under åben himmel, og dels kan de holdes i drift flere timer i døgnet end damplokomotiver, og endelig laver man — dette gælder også DSB — ikke i så høj grad reservedelene selv, men køber dem hos leverandøren af motormateriellet.



*Et lokomotiv på flere enheder sandforsynes. Det i et automatisk anlæg tørrede sand føres med trykluft op i de viste sandsiloer, hvorfra det gennem slanger ledes til lokomotivernes sandkasser. Bemærk manden på den kontrolafbalancerede klap. Når manden træder tilbage, går klappen op, så den ikke kan fange fremstående dele på lokomotiverne under forbikørsel. Bemærk iøvrigt den amerikanske centralkobling.*



Dampremiserne i USA var oftest tarvelige bygværker, og man havde derfor i mange tilfælde sløjfet dem. Enkelte baner havde solgt eller nedrevet lokomotivafdelingerne i deres centralværksteder og bygget et nyt, mindre værksted kombineret med remise. Andre baner havde nedrevet deres remiser, og omdannet en del af lokomotivværkstedet til eftersynsremise, men der fandtes også baner, der havde moderniseret ældre »runde« remiser, så de kunne gøre fyldest i den nye situation. At konstatere dette var et vigtigt resultat af studierejsen, eftersom vi forud nærmest havde det indtryk, at det i USA normale ved overgang til dieseldrift var at bygge helt nye værksteder og remiser, og nedrive eller skille sig af med de gamle.

Personalelokalerne var langt fra så gode som hos os, f. eks. sås toiletter, hvor der ingen døre var for w.c.-erne, og et sted blev vi spurgt, om vi havde lyst til at bese en helt ny opholdsbygning. Her havde lokomotivpersonalet i nederste etage eet stort rum med skabe langs alle væggene. I hvert hjørne var der fritstående vaskekummer og midt i fandtes to rækker soverum for fremmed personale. For soverummene var der forhæng, og væggene var ikke bygget til loft.

Til slut lidt om vore egne problemer.

Ingen af de baner, vi besøgte i USA, lagde skjul på, at de skyldte overgangen til dieseldrift deres eksistens. Der findes dampdrevne baner i USA endnu, men i forhold til USA, er DSB langt tilbage med motoriseringen, da det jo fortrinsvis er vore småtog, der hidtil er motoriseret. Og dog er vi vist ikke sinker. En højtstående norsk jernbaneingeniør, der har været her på besøg udtalte, da han rejste, at hvis NSB havde været lige så godt med m. h. t. motoriseringen, havde NSB næppe haft underskud i dag! Dansk industri var i midten af 30'erne i forreste række med at bygge moderne, driftssikre motorvogne, men det lykkedes ikke dengang at sælge danske motorvogne bl. a. til Norge. Under og efter krigen har dansk industri på dette og flere punkter måttet se sig distan-

ceret af USA. Nu ville DSB gerne købe flere amerikanske diesellokomotiver, men økonomiske hensyn, og hensynet til den danske industri, gør dette vanskeligt. Imidlertid findes der jo også andre måder at rationalisere på end ved ændring af trækraften. F. eks. foregår der inden for stationstjenesten en væsentlig rationalisering gennem nye, forbedrede sikringsanlæg, og inden for banetjenesten rationaliseres der ved hjælp af mekaniske værktøjer, såsom svellestoppemaskiner, svelleskruemaskiner, m. v., således at vedligeholdelsesomkostningerne falder.

Her sluttede distriktschef S. Haldbo sit foredrag med at vise et diagram over forholdet mellem personalestyrke og vognakselkilometer gennem årene, som billede på rationaliseringens virkninger inden for DSB. Diagrammet viste bl. a., at man også i 20'erne havde forstået rationaliseringens kunst. I begyndelsen af 30'erne samt under krigen var det galt med vognakselkilometerne pr. mand, men efter krigen var det på trods af at nye tjenestetidsregler, skæve helligdage og øget ferie virkede i modsat retning, gået frem-

ad med antallet af præsterede vognakselkilometer pr. mand.

Hvor distriktschef S. Haldbo slap, fortsatte overingeniør E. Vogel med lige så interessant at berette om de iagttagelser og oplevelser han for sit vedkommende og med sin delegation havde gjort på turen til USA.

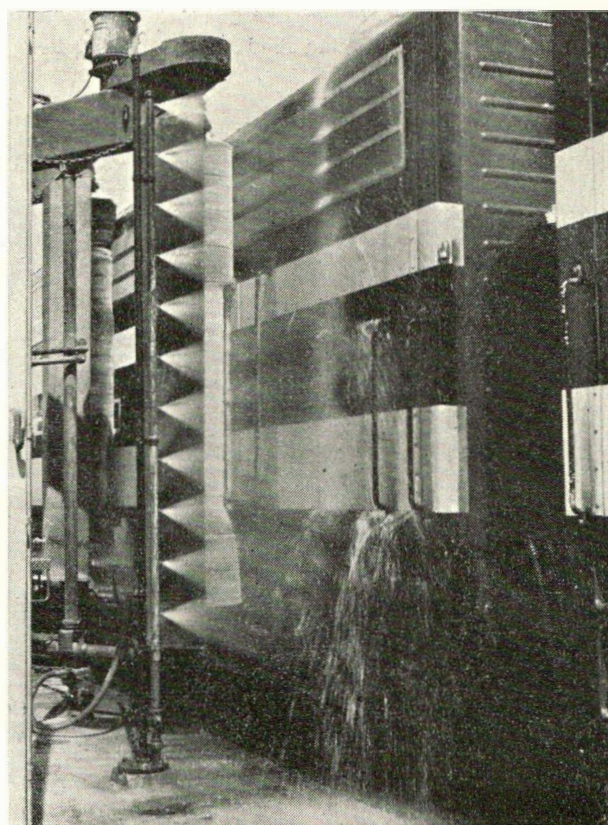
Forinden vistes en film, der bekræftede de meget store tog der køres med i Amerika, men også de til tider vanskelige naturmæssige forhold amerikanerne har at kæmpe mod — sandstorme og snefald — af en for os ukendt voldsomhed.

Overingeniør E. Vogel berettede løst og fast om byer og landskaber m. m., der passeredes, men under hensyn til omfanget af det refererede og lighedspunkterne i de to foredrag, skal her hovedsagelig gives indtrykkene fra nogle af de store virksomheder i USA, der besøgte.

Dog først et af de pudsige træk fra amerikanske jernbaner, som overingeniør E. Vogel havde bemærket sig:

Amerikanske jernbanevogne har specielle toiletter for damer og her-

*Vaskemaskine for lokomotiver. Der påsprøjtes dels rent vand, dels vand tilsat rensmidler, derefter skrubbes vognsiden af roterende børster, hvoraf en ses, og endelig skylles lokomotivet rent med vand. Lokomotivet kører ved egen kraft gennem alt vandsjasket.*





rer, men til gengæld blandes de i samme kupe i sovevognene, der er indrettet med køjer på langs i begge sider i 2 etager, og der er ikke plads til af og påklædning, som derfor foregår på toiletterne. Delegationen var dog endnu ikke amerikanske nok til denne form for sovevogne, men fik hver sin enkeltmandskupe. Disse er små kupeer, hvor der netop er plads til en seng, der står opredt i et skab i kupeens ene side. Om dagen er der sofasæde i den ene side og et w. c. i den anden, altså et w. c. i hver sovevognskupe. Når man har klædt sig af og skal have sengen slået ned melder et problem sig — der er jo kun plads til sengen og ikke til en selv — jo, man åbner kupedøren, lukker et gardin, og anbringer sig selv i gangen uden for kupedøren, men inden for gardinet, slår sengen ned, kravler op i den og lukker atter kupedøren, og er alene med sig selv — jo, amerikanerne er praktiske.

En af de første større baner der besøgtes var Chicago—Northwestern R. R. Denne bane der tidligere havde 11—1200 damplokomotiver, havde nu kun 250, resten var erstattet med diesellokomotiver. Den eneste nye bygning her i anledning af overgangen var et remiseværksted med for-

højede platforme og forsænkede peronorer ved 5 spor. Lokomotivværkstedet var omdannet til maskinværksted og kedelsmedien til elektrisk værksted.

I dette værksted sås en vaskemaskine, hvor hele tog blev kørt igennem og vasket udvendig. Vaskemaskinen kunne forfares sidelæns og betjene 6 spor, der hver kunne rumme et tog på lokomotiv og 12 vogne.

Næste bane der besøgs var en rangerbane, der udelukkende havde rangering mellem forskellige baner og havneområder i Chicago. Banen havde ren dieseldrift med omkring 50 lokomotiver, hvoraf 6 på 2400 hk, de mindste på 600 hk. Banen havde iøvrigt en maskine til slibning af hjulsæt, uden at disse blev udtaget af bogien, men bogien måtte løftes fra lokomotivet.

Næste etape var et, sammen med første delegation, to-dages besøg på General Motors' fabrik, »Electro-Motiv-Division« i La Grange udenfor Chicago. Virksomheden beskæftigede omkring 10.000 menesker, og der byggedes pr. dag 3 lokomotiver af forskellig størrelse lige fra rangerlokomotiver på 600 hk til lokomotiver med 2 dieselmotorer på tilsammen 2400 hk.

Fabrikken er delt op i områder,

f. eks. et for dieselmotorer, et for elektriske maskiner, et for jernkonstruktioner til vognkasse og bogier. Desuden er der et laboratorium, som hver måned tager en maskine fra produktionen og gennemprøver den, og derudover udfører meget betydningsfulde forsøg med ændringer og nye konstruktionsformer, så materiellet stadig forbedres for at kunne klare sig i konkurrencen på det frie marked.

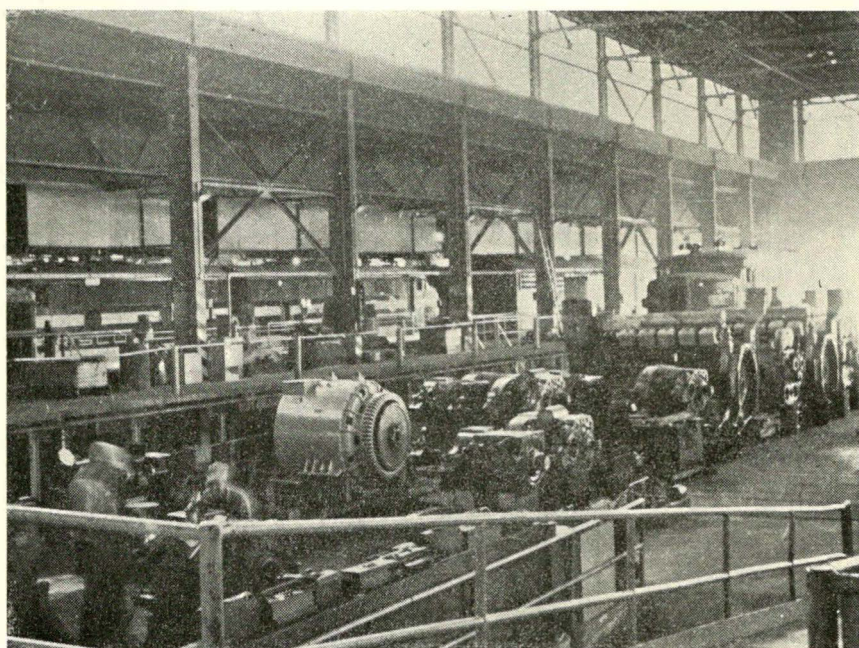
Reparation er sat så meget i system, at det næppe kan betale sig for jernbaneselskaberne selv at udføre de kostbareste reparationer, der derfor oftest foretages af EMD og hovedsagelig efter to retningslinier. Enten som almindeligt her, at man får sin egen maskine igen efter reparation eller som det er mest almindeligt i USA, at banen får en ny del, f. eks. dieselmotor, generator eller banemotorer, og afleverer den, der tages ud af materiellet, så intet af det man får, er det man tidligere havde, men derimod dele, der til dels har været brugt på andre baner.

De reservedele, de forskellige baner bruger, købes i meget stor udstrækning hos maskinfabrikkerne.

Som eksempel på, hvor meget EMD ofrer på forsøg kan nævnes, at der for tiden bygges et letvægtstog med det for Amerika usædvanlige: 2-akslede vogne, og disse skulle køre meget hurtigt — 160 km/t. EMD mener hermed at støtte jernbaneselskaberne i kampen om trafikken, og håber på at det kan føre til køb af flere diesellokomotiver.

Efter besøget hos EMD fulgte besøget på »Vapor«, der fremstiller dampvarmekedler. Også her var fabrikationen lagt meget omhyggeligt til rette. Det var ret forbavsende at se de rå 1"2" rør nærmest på sekunder blive svejset sammen til store længder — omkring 100 m — der derefter koldt blev valset op i spiraler. På kort tid var et rør vandret fra reol til en spiral færdig til montering i en kedel. De færdige kedler afprøves, og den herved producerede damp ledes til fabrikkens dampsystem, til brug andet sted.

Dampvarmekedler er dog ikke den eneste produktion. »Vapor« fremstiller hovedparten af elektriske re-



Gulvet i skinnehøjde set fra enderampen, der forbinder de forhøjede platforme, som ses til venstre. På gulvet ses flere af de tunge dele, der er udtaget af eller efter reparation skal indbygges i lokomotiverne.



lærer til diesellokomotiverne tillige med radioudstyr til flyvemaskiner.

En anden stor industrivirksomhed knyttet til jernbanedrift ligger også i Chicago, nemlig »Nalco«. Her var opført en ny kontor- og laboratoriebygning, men bygningen havde den mærkværdighed kun at have 2 vinduer, et i direktørens kontor og et på en trappegang. I alle lokaler var der kunstig ventilation og lys, men i hvert enkelt lokale kunne personalet selv stille »klimaet«, som det passede dem selv og arbejdet bedst. Der var dertil i kælderen indrettet et meget stort klimaanlæg.

Ved »Nalco« fik delegationen iøvrigt et amerikansk tilbud. Direktøren foreslog, at nogle fulgte med ham i privatflyvemaskine ind til frokost, og var meget forbavset over at tilbudet ikke fik tilslutning. I stedet inviteredes så til middag på hotel »Konrad Hilton« — et hotel med 3000 værelser.

Efter disse forskellige besøg fulgte en uges skolegang hos Electro Motive Division, med gennemgang af lokomotivtyper, dieselmotorer og elektriske installation i amerikansk hurtigtempo. I pauserne besås modeller, maskindele og andre hjælpemidler til undervisningen.

Electro Motive Division har meget store parkeringspladser, der tæt besat med biler formentlig dækker et større areal end selve fabriksbygningerne.

Turen gik derefter sydpå til byen Springfield, og her kørtes en del af strækningen på lokomotivet. I signalsystemet bruges rødt, grønt og gult i samme hovedbetydning som her: Stop, køр og forsigtig.

De fleste hovedsignaler bestod af en rund skive med 3 lanterner i de nævnte farver, men heraf kun een tændt.

Hvor der var sporskifte var der 2—3 skiver over hinanden og en tændt lanterne i hver. Man kunne således som gennemkørselssignal møde en grøn og 2 røde på samme mast. Var øverste lanterne grøn, betød det fuld hastighed, var næstøverste grøn betød det middelstor hastighed, og endelig betød grøn i nederste skive lav hastighed.

Egentlige fremskudte signaler fandtes ikke, men mindst 2 strækningsafsnit forud underrettedes togene om stop ved gult lys, som man dog kørte videre på.

Hvis signalet havde nummerskilt, var det et mellembloksignal, og selv om et sådant signal viste rødt lys, fortsatte man, idet rødt i dette tilfælde betød »stop og ryk frem«.

Turen til Springfield gik over St. Louis, hvor der gjordes en dags ophold. Det var national helligdag til minde om de i krigen faldne, hvilket blev fejret på en for en dansker ejendommeligt måde. Der var stort optog gennem byen, militærafdelinger, invalider, foreningsafdelinger, og mange børn, men også mærkelige, klovnagtige dragter med tant og morskabsmusik samt revypiger, hvad der gav et mærkeligt skær over mindehøjtideligheden.

Springfield er en mindre by, der passeres af 3 personførende tog i hver retning, men alt foregår i aften- og nattetimerne. Mere hensyn tages ikke til det rejsende publikum.

I Springfield besås jernbaneselskabet »Frisco«s nye remiseanlæg. Det var en imponerende ny diesels-shop med 9 lange spor og tilhørende udvendige anlæg, hvor der var ofret store pengesummer for at få alt så praktisk som muligt.

Lokomotiverne kom ind til remiseanlægget over et spor, der kaldes »Højen«, og her blev det ud- og indvendigt eftersat af kontrolpersonale. Derefter kørtes til sandforsyning og endelig adskilt herfra til brændolieforsyning, der skete samtidig til alle enheder af lokomotivet.

Endvidere kunne der vandforsynes med såvel forbehandlet kølevand og kedelvand.

Desuden var der her en vaske-maskine til udvendig rengøring af lokomotiverne, idet disse ganske lang-

somt og ved egen kraft kørte igennem alt vandpjasket.

For reparationer var der i remisen 2 spor med gulv i skinnehøjde, hvor de store maskinelle og elektriske reparationer på enkeltdelene blev foretaget. De øvrige spor havde forsænkede perroner og forhøjede platforme, og disse var forbundne i remisens bund, idet kun det 9. spor var ført gennem remisen.

I flugt med de forhøjede perroner lå de mest benyttede værksteder for rengøring og istandsættelse af forbrugsdele, som stempler, cylinderhoveder, cylinderfóringer, plejstænger og lign., samt rensning af luftfilter og smøreoliefilter. Endvidere var der i denne etage finmekanisk værksted for injektorer, hastighedsmålere, bremseudstyr og lign., samt mesterkontor. I kælderen under disse værksteder var der drejerværksted med alle egentlige værktøjsmaskiner, samt kælder for smøreolie og vandbehandling.

Til remiseanlægget hørte et meget stort magasin, der var en enhed for sig med eget regnskabsområde, svarende til vore centralmagasiner.

Der var også laboratorium, som lå i egen bygning og havde afdelinger for alt forefaldende laboratoriearbejde: For såvel smøreolie som brændolie, for vand, spektralanalyse, malmvarer, jern og andre metaller o.s.v. Laboratoriet var nyt og havde kostet omkring 2 millioner kroner, men disse penge regner jernbanen med at få ind ved besparelser i driften, f. eks. ved ikke at udskifte smøreolie efter kilometerfrist, men vente til laboratoriet meddeler, at den skal udskiftes.

Her afsluttede overingeniør E. Vogel sit foredrag og den helt igennem interessante aften med fremvisning af en del lysbilleder, der viste værksteder og remiseanlæg i USA.





## *Fra* **MEDLEMSKREDSSEN**

I den bladpolimik, der er ført i de sidste numre af DLT af lokomotivfyrbøderne og K. B. Knudsens indlæg til F. Hansen, Odense, angående lokomotivfyrbødernes ønske om højere løn for udført arbejde, vil undertegnede gerne anføre et par bemærkninger.

Når F. Hansen tager lidt friskere om pennen i forsvaret for den tanke om højere løn, så er der efter min opfattelse ikke ret meget at sige hertil, men når du Knudsen tager kraftigt på vej, skal vi så ikke også tænke på, at hovedbestyrelsen selv har styrket lokomotivfyrbøderne i tanken om højere løn, og så ser det jo ikke så godt ud, at I straks går til angreb på en, der er så formastelig indstillet at ville bebrejde Jer, at I gør for lidt ved sagen. Hvorfor stilles tingene ikke op i den orden, i hvilken statstjenestemændene kan forvente en ændring af deres økonomiske forhold; for når lokomotivfyrbøderne mener, at deres løn trænger til en forbedring, kan det være ganske rigtigt, men den tanke kan kun diskuteres ud fra de synspunkter, som alle statens tjenestemænd er underlagt.

Da lokomotivmandsstillingerne er avancementspladser, kan lokomotivfyrbødernes grundløn kun forandres, når foreningsledelsen kan overbevise myndighederne om, at lokomotivfyrbødernes ønskestilling, lokomotivførerstillingen er for lavt lønnet; for når vi ved, at statens lønninger er fastlagte efter det ansvar, der pålignes tjenestemændene, skulle det være en ganske selvfølgelig opfattelse blandt os lokomotivmænd, at lokomotivførerlønningen først skal gennemgå en ændring. Med almindelig sund omdømme skulle det være nærliggende, at vi lokomotivmænd samlede kræfterne om det, der er muligt, og ikke spilder kræfterne på noget, som ikke kan gennemføres. Særlig i dette spørgsmål kan de unge kræfter mellem lokomotivmændene gøre deres indsats til gavn for dem selv — men tro ikke, unge kollegaer, at det er en kort vej — okke nej — den er meget, meget lang.

Ser man på rationaliseringen indenfor DSB, er disse synspunkter løseligt set rigtige, Knudsen, men i den urbane tone, du anslår overfor F. Hansen, da glemmer du en ganske væsentlig ting, at der er mange, som afgjort giver Hansen ret i, at vi lokomotivmænd ingen rigtig forsvarer har haft i den til nu gennemførte rationalisering, samt at vi langt fra er blevet pænt behandlet i forhold til de fordele, som rationaliseringen har afkastet.

Når du i dit indlæg henviser hans spørgsmål om tjenestetidsreglerne til, at der siden de nye tjenestetidsreglers gennemførelse kun er behandlet 2 sager i nævnet vedrørende lokomotivmændene og dermed mener, at så må turene være gode og uden lyde, kan du kun fremsætte en sådan opfattelse eller tanke, fordi lokomotivmandstjenesten er dig på lang afstand. — For virkeligheden er forbavsende hård for øjeblikket. På papiret ser tingene ganske tilforladelige ud, men i den daglige tjeneste ude i marken taler reglerne et ganske andet sprog, og at disse er hårde ved os lokomotivmænd, er der

ingen ude i marken, der er i tvivl om. Jeg kan oplyse dig om, at der er en længsel blandt alle kørende lokomotivmænd om en bedre forståelse for de vilkår, vi arbejder under.

Når du henviser til, at inhumane tjenester i kørselsfordelingen kan henvises til tjenestetidsnævnet — så erkender du jo dermed, at tjenestetidsreglerne ikke er, som de skal være, for ellers kan der ikke anordnes en sådan tjeneste. — Nej, Knudsen, du glemmer ligeledes en ganske væsentlig ting i din bedømmelse af det arbejde, der i dag ydes og bydes lokomotivmændene; for efter krigen med landets opbygning samt de stadig svigtende indtægter for statsbanerne for øje, ønskede alle at gøre en indsats til nedbringelse af udgifterne. — Staten opfordrede alle kræfter til at være med i den opbygning, og vi lokomotivmænd ude på arbejdspladserne ønskede ikke at stå tilbage for en arbejdsindsats til nedbringelse af udgifterne. I dag er arbejdet strammet meget hårdt, og presser man rationaliseringen endnu en tand i kørselsfordelingen, er den glæde, som ellers er drivkraften i arbejdet fuldstændig borte.

Ser vi på ancienniteten i vore rækker og spørger: »Har den haft stor plads i DLT's spalter?«, kan man hertil godt svare nej. En af grundpillerne i foreningens sammenhold ofredes der ikke meget krudt på. — Ved besættelsen af kørelærerstillingerne i motordriften og ved indkaldelse af ansøgninger til MY-pladserne svigtedes en stor del af lokomotivførerne, som allerede havde tabt troen, her havde der været god grund til for DLT, at dets stemme var blevet hørt i rette tid, og det kunne have været gjort med god berettigelse, fordi ancienniteten aldrig har skadet arbejdsindsatsen for DSB, og hvorfor? Fordi vi føler, at vi gør en indsats for den forretning, vi tjener.

Lad os for en ordens skyld se lidt på den goodwill, der blev vist lokomotivmændene i damptjenesten ved udnævnelsen af kørelærere til 7. lønklasse, et stadigt tilbagevendende emne til bitter tankegang blandt mange veltjente kørelærere, som i mange år gjorde en pæn indsats til gavn for Danske Statsbaner. — At disse blev sat i skammekrogen var beskæmmende. At lokomotivmændene havde forventet et langt større udsyn fra generaldirektoratets side er givet og vist. Når man ved, at disse kørelærere gjorde deres indsats for en meget lille betaling, skulle man have forventet et langt større antal — en bedre fordeling — til stimulering af den arbejdsglæde, som statsbanerne gennem bogen »Kundebejtjening« giver sit bidrag til.

At denne arbejdsglæde også er en værdifuld ballast blandt os lokomotivmænd, er forretningen DSB sikkert ikke i tvivl om. Ved den lejlighed kunne ledelsen have vist deres anerkendelse for udført godt arbejde og med ringe udgift for DSB. Her, Knudsen, kunne DLT's redaktion ligeledes have løftet sagen op til en bedre og mere retfærdig løsning af spørgsmålet, uden at vi absolut skal kalde det at bede ved dørene, for som sagt og skrevet mener vi lokomotivførere, at vort arbejde berettiger os til en højere løn, men i dette specielle tilfælde var det kørelærerne, og dertil kunne DLT have givet sit gode bidrag i rette tid.



Det er måske kedeligt, at man skal sige det, Knudsen, men F. Hansen har mange, der synes, at han har ret i, at DLT's indsats er ret lille i forhold til dens bestræbelser for foreningens indmeldelse i DSF; for der er jo ingen, der rigtig tror på, at indmeldelse gi'r ret meget i kassen, og I henvise jo selv til de bevilgende myndigheder, og disse er dog ikke altid den for øjeblikket siddende regering, men disse er sommetider lidt skiftende og anderledes betonedede. Min opfattelse af det spørgsmål er, at hvis hovedbestyrelsen havde videreført reorganiseringen af organisationsformen fra 1935, så centraliseringen også kom ind i afdelingen — da ville foreningens indmeldelse i DSF og afdelingens tilslutning til byernes fællesorganisationer sikkert være sket for flere år siden.

Da det drejer sig om en samling af kræfterne indenfor DLF, kan redaktionen, og specielt du, Knudsen, gennem din stilling som sekretær for foreningen give de unge kollegaer den rette opfattelse af, hvad der er muligt, og hvordan kræfterne kan sættes ind for at opnå det, vi ønsker, men da mange læser DLT, vil jeg tillade mig at give dig et godt råd: — ikke noget med barnetro, og vejene er uransagelige, eller hvordan I skal fange sagen an — nej, Knudsen, lad være med den slags, det skurrer i ørerne. Nej, Knudsen lad os gøre det med åbent ansigt med tro på, at vort arbejde med ansvar for mange mennesker og værdifuldt samfundsgods også er en højere vurdering værd.

*C. Jespersen.*

### Nalco

Det sker jo af og til, at vi kan komme ud med en maskine, der er helt umulig i vandet, så kedlen må skummes for at kunne komme hjem med den. Da vi jo ikke har fast maskine mere, vides det ikke, hvor længe kedlen har gået siden udvask. Dette gør det vanskeligt for personalet at skønne over, om der tiltrænges skumning eller udvask. Personalet ser derfor gerne, at der anbringes en seddel, for eks. af pap i lokomotivets førerhus, og at sedlen påføres kedlens sidste udvaskedag og måned.

*Hans Jensen, Struer.*

### Værelsernes benyttelse

I mange år har personalet i Struer kamperet i Esbjerg uden at det har været muligt at få tildelt enkeltværelse. Nu, da lokomotivmesterlejligheden ikke benyttes, kan der måske indrettes 2 enkeltværelser der. Hvorfor er det mon ikke sket for længe siden, for nu kan det da ikke være mangel, man kan skyde sig ind under. Det er urimeligt, at et sæt personale, der har kørt ca. 9 timer og opholdt sig i Esbjerg fra kl. 12,00 til næste morgen kl. 7,00, ikke kan få et værelse tildelt som enkeltværelse. Jeg vil derfor gerne henstille til hovedbestyrelsen at se på forholdene dersteds og gøre et forsøg på, at interessen for at forbedre dette vækkes hos rette vedkommende.

*Hans Jensen, Struer.*

## Ved banearkitekt K. Grønings død

Lørdag den 14. april afgik banearkitekt Kaj Grønning pludselig ved døden kun 64 år gammel. Budskabet herom ramte os smerteligt og kom overraskende. Skønt Grønning havde været syg og havde gennemgået et hospitalsophold i vinterens løb, stod det os ikke klart, at sygdommen var af en så alvorlig karakter.

Foruden vor tilknytning til Grønning i kraft af hans stilling som banearkitekt, hvor vi derfor ofte søgte ham i forbindelse med velfærdsforanstaltninger havde vi med ham et særligt samarbejde, som gennem årene var blevet til et venskab, og som vi satte megen pris på. Siden 1939 havde han varetaget arkitektarbejdet ved vort Ferie- og Rekreationshjem, hvortil han udarbejdede planer til den store ombygning og senere ved de forandringer, der har fundet sted. Ved sin alsidighed har Grønning medvirket til, at hjemmet netop blev indrettet, således som det var ønskeligt, og som vi alle kender det i dag. Hans interesse for hjemmet var ligeså stor som vore medlemmers og udviklede sig i virkeligheden til, at han følte sig som indehaver heraf på lige fod med lokomotivmændene.

Ved Kaj Grønings bortgang følger vi det, som vi har mistet en god ven, og vi vil i taknemmelighed bevare mindet om ham og den interesse han viste lokomotivmændene og lokomotivmændenes ferie-hjem.

## DSB's feriehjem

Søndag den 3. juni indledes sæsonen 1956 for statsbanernes feriehjem på Knudshoved. Den 25. august slutter sæsonen. Statsbanernes tjenestemand og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmeværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Når pladsforholdene tillader det og fortrinsvis inden for skoleferien er der også adgang for pensionister og enker.

Betaling pr. dag pr. person udgør i tiden 17. juni —19. august for voksne 9,50 kr., for børn mellem 7—12 år (incl.) 5,00 kr. og for børn under 7 år 2,50 kr.

I tiden 3.—16. juni og 20.—25. august er betalingen henholdsvis 8,00 kr., 3,50 kr. og 2,00 kr.

Til foran nævnte betaling lægges 12½ pct. i betjeningsafgift.

Gives der undtagelsesvis adgang til kortere ophold end 5 dage, lægges der 1,00 kr. til pr. person for sengelinned.

Anmodning om ferieophold tilstilles generaldirektoratet.

Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehjemmet som muligt må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldtud, meddele dette til generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.





### Tak

Modtag gennem disse linier min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører A. C. Andersens død og begravelse.

En særlig tak til lokomotivfører Chr. B. Jensen, Frederikshavn, for de smukke mindeord, han udtalte ved graven.

Maren Andersen,  
Elmevej 4, Frederikshavn.

På min datters og egne vegne bringer jeg herved min dybtfølte tak for den store deltagelse ved vor elskede mand og fader, lokomotivfører Søren Anton Andersens pludselige død og begravelse.

Samtidig takker vi for fanernes tilstedeværelse, og en særlig tak rettes til lokomotivfører Rasmussen for de smukke ord ved båren.

Julie Andersen.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved lokomotivfører Aage Christensens begravelse.

Sigrid Christensen, Randers.  
Grethe Hertel, Odder.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 25. april frabedes venligst.

A. G. W. Mortensen, lokomotivfører, Næstved.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

Aage Dybvang, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

F. F. Rysz, Helgoland.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 17. maj frabedes venligst.

A. P. Knudsen, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed på min 40 års dag ved DSB frabedes venligst. Er bortrejst.

J. A. Juultoft, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

K. M. Nicolaisen, Esbjerg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum i maj 1956 frabedes.

K. F. Olsen, lokomotivfører, Helgoland.

### 40 års jubilæer

Fredag den 27. april kan lokomotivfører O. E. Hansen, Odense, fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren begyndte den 27. april 1916 som aspirant i Nyborg, blev lokomotivfyrbøder i Slagelse 1. maj 1917, forfremmet til lokomotivfører i Gedser 1. juli 1935 og kom efter få måneder i Gedser til Korsør. I 1939 søgte og kom jubilaren til Odense.

O. E. Hansen går med stor interesse og i den daglige gerning og svigter aldrig, når organisationen kalder.

Afdeling 47 ønsker til lykke og siger tak for den tid, der er svundet, med ønsket om en god og lykkelig fremtid.

P. J.

Onsdag den 25. april kan lokomotivfører G. S. Pedersen, Esbjerg, se tilbage på 40 års virke for DSB, idet han i 1916 begyndte som aspirant her i Esbjerg. 1917 fulgte udnævnelsen til lokomotivfyrbøder, hvilket nødvendiggjorde en lille udflugt til Struer, og det samme gentog sig 1935 ved udnævnelsen til lokomotivfører. Endelig i 1955 fulgte udnævnelsen til lokomotivfører i 7. lkl.

Jubilaren er typen på den rolige, stoute lokomotivmand, der ved sin ligevægtige, joviale fremtræden har vundet sig mange venner blandt kolleger og medansatte. Med liv og sjæl går »Georg« op i hvervet som kørelærer og må betegnes som ekspert, hvadenten det gælder betjening af regulatoren eller skovlen.

DLF og dens ve og vel har altid ligget jubilaren på sinde, og hans evner som organisationsmand har afdelingen benyttet sig flittigt af gennem årene, sidst som kasserer. Afdeling 29 takker for godt, loyalt samarbejde, hjertelig til lykke på dagen, held og lykke fremover.

H. K.

Onsdag den 25. april kan lokomotivfører A. P. W. Mortensen (også kaldet Morten), Næstved, fejre 40 års jubilæum. Mortensen begyndte som lokomotivfyrbøder 1917 i Brande og efter at have været i Fredericia fra 1918 til 1935 forfremmedes han til lokomotivfører i Lunderskov 1935, hvorfra han samme år forflyttedes til Næstved.

»Morten«, der i øjeblikket er sygemeldt, har aldrig hørt til pessimisterne, hvilket man forstår, når man ved, at et af hans mange slagord er »Det går nok, kammerat«. Hans optimistiske sind er sikkert en af årsagerne til, at »Morten« klarer alle vanskeligheder så godt.

Afdeling 9 ønsker hjertelig til lykke med jubilæet og fortsat god fremgang med helbredelsen samt alt godt i fremtiden for dig og din familie.

E. S.

### Byttelejlighed

Aarhus—Fredericia.

I Fredericia haves en 2½ værelses lejlighed med kakkelovn til 75 kr. pr. måned, ønskes en 2½—3 værelses lejlighed i Aarhus til 1. maj.

Banearbejder N. P. Handberg,  
Egumvej 15, Fredericia.





*Forfremmelse til lokomotivmester i 7. kl. pr. 1-4-56  
efter ansøgning ifølge opslag.*

Lokomotivfører (11. kl.):

S. A. L. Pedersen, København Gb., i København Gb.

*Forfremmelse til lokomotivinstruktør i 7. kl. pr. 1-4-56  
efter ansøgning ifølge opslag.*

Lokomotivfører (11. kl.):

E. Høyer, Struer, i Struer.

*Forfremmelse til lokomotivfører i 7. kl. efter ansøgning  
med tjeneste som kørelærer og censor i motordriften  
pr. 1-4-56.*

Lokomotivførerne (11. kl.):

K. A. H. Petersen, Helgoland, i Helgoland.

P. Jensen, Helgoland, i Helgoland.

A. L. Gregersen, Fredericia, i Fredericia.

A. Knudsen, Aarhus H., i Aarhus H.

J. K. Jensen, Struer, i Struer.

*Forfremmelse til lokomotivfører i 7. kl. efter ansøgning  
pr. 1-4-56.*

Lokomotivførerne (11. kl.):

J. Nielsen, Nyborg H., i Nyborg H.

K. S. Hansen, Nyborg H., i Nyborg H.

J. Christiansen, Nyborg H., i Nyborg H.

P. S. Kristensen, Nyborg H., i Nyborg H.

K. A. Spangtoft, Odense, i Nyborg H.

N. L. Andersen, Nyborg H., i Nyborg H.

H. A. Christiansen, Fredericia, i Fredericia.

S. S. Nielsen, Fredericia, i Fredericia.

A. M. Mortensen, Fredericia, i Fredericia.

F. O. Holleufer, Fredericia, i Fredericia.

P. Eriksen, Fredericia, i Fredericia.

W. Petersen, Fredericia, i Fredericia.

H. N. Skibby, Fredericia, i Fredericia.

K. Tegtmeyer, Struer, i Fredericia.

V. Laursen, Fredericia, i Fredericia.

M. Sørensen (Odsbo), Fredericia, i Fredericia.

P. H. S. A. Ovesen, Fredericia, i Fredericia.

M. Petersen, Fredericia, i Fredericia.

A. E. Ravn, Fredericia, i Fredericia.

H. A. M. Christensen, Nyborg H., i Fredericia.

N. Kristensen, Aalborg i Fredericia.

H. J. N. Winther, Fredericia, i Fredericia.

S. A. P. Halvorsen, Aarhus H., i Aarhus H.

V. N. Bundgaard, Aarhus H., i Aarhus H.

H. M. Kristensen, Aarhus H., i Aarhus H.

S. M. Rasmussen, Aarhus H., i Aarhus H.

K. E. Hansen (Elvad), Aarhus H., i Aarhus H.

N. Christiansen, Aarhus H., i Aarhus H.

C. Rasmussen, Aarhus H., i Aarhus H.

A. L. Hansen, Randers, i Aarhus H.

A. K. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.

S. J. C. E. Stahnke, Aalborg, i Aarhus H.

R. Christoffersen, Aarhus H., i Aarhus H.

C. Andersen, Aarhus H., i Aarhus H.

L. G. Nielsen, Aarhus H., i Aarhus H.

M. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.

A. J. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H.

H. C. Risager, Aarhus H., i Aarhus H.

H. M. Mikkelsen, Aarhus H., i Aarhus H.

H. N. K. Leth., Aarhus H., i Aarhus H.

K. J. Rost, Helgoland, i København Gb.

H. J. Löschenkohl, Næstved, i København Gb.

H. P. B. L. Klint, Helgoland, i København Gb.

N. J. Thomsen, Helgoland, i København Gb.

E. G. F. Andersen, Helgoland, i København Gb.

*Forfremmelse til elektrofører i 13. kl. pr. 1-4-56  
efter ansøgning ifølge opslag.*

Lokomotivfyrbøderne:

E. A. Damgaard-Sørensen, København Gb., i Enghave.

E. F. Petersen, København Gb., i Enghave.

A. L. Hansen, Roskilde, i Enghave.

J. H. Pedersen, København Gb., i Enghave.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-4-56.*

Lokomotivfører:

P. Jensen, Padborg, til Haderslev.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-56.*

Lokomotivfører (11. kl.):

O. A. K. Sørensen, København Gb., til Helgoland.

*Afsked.*

Lokomotivfører (11. kl.) N. J. Andersen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-56.)

Lokomotivfører (11. kl.) L. P. H. Buch, Haderslev, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension ((31-5-56).

*Dødsfald.*

Lokomotivfører S. A. Andersen, København Gb., er afgået ved døden den 27-3-56.

## Lanternen

afholder 35 års fødselsdagsfest torsdag den 3. maj kl. 17,30 i restaurant NIMB's selskabslokaler, Bernstorffsgade 5.

Der serveres:

Østersøens Marilyn Monroe

Kogt laks, sauce hollandaise

hertil

¼ fl. vin blanc superieur. Hvidvin

Unge italienske gyldenbrune dværghøns

½ kylling m. kartofler, compot og salat

¼ fl. vin blanc superieur el. montagne ekstra.

Hvidvin eller rødvin

Is a la de museum D. S. B., hertil 2 glas

sherry manzanilla el. malmsey madeira

Andalusisk bjergmokka, hertil 1 glas cognac el. likør

Cigarer og cigaretter til damer og herrer.

Under middagen og ballet musik ved *Poul Gamby* og hans humørboys.

Forskellig underholdning, overraskelser m. m.

Deltagerpris 25 kr. pr. cuvert.

Indtegningen slutter torsdag den 26. april kl. 12 og sker på mdt. Gb. 1 — Gb. 2, Hgl og Av.

*Bestyrelsen.*



## MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-4-56.

Pens. lokomotivfører A. P. M. Olesen, Øster Øvej 95, Nyborg.

Pens. lokomotivfører H. Søgaard, R. af D., Lundingsgade 22, 2., Aarhus.

Pens. lokomotivfører H. F. P. Gliim, Hamlets Vænge 13 A, Helsingør.

## D. S. B. spareklub

Ved spareklubbernes fællesudvalgs lodtrækning blev 200 kr. vundet på 50 S 118.

## NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Roskilde: Kassererens adresse rettes til: Prins Burisvej 33.

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Struer: Formandens navn og adresse rettes til: L. S. Andersen, Ølbyvej 58.

Helsingør: Kassererens navn og adresse rettes til: A. B. Hansen, St. Annagade 53 A, 1.

København Gb.: Formandens adresse rettes til: Solgaardsvvej 7, 2. th., Skodsborg.

Næstved: Kassererens navn og adresse rettes til: P. E. H. Nielsen, Kærmindevej 9, 2. th.

Gedser: Kassererens adresse rettes til: Erik Schødtesgade 3.

## Dansk Lokomotivmands Forening

### Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
Udfyldes af kontoret

Navn:	Ophold ønskes for personer			
Stilling:	mig selv	}	sæt x	
Adresse:	min hustru			
Vi (jeg) ankommer: kl.				Alder
Vi (jeg) afrejser: kl.				
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.				
egne børn				
fremmed børn				

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

Indsendes under adresse:

..... den / 19

Dansk Lokomotivmands Forening,  
feriehjemmet,  
Hellerupvej 44, Hellerup.

.....  
Underskrift

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år	I måltid udenfor døgnets	
					voksne	børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	12,00	3,00	6,00	4,00	2,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer samt børn indtil 18 år. Andre tjenstemænd ved DSB, hustruer samt børn indtil 18 år.	14,00	4,00	7,00	4,00	2,00
3	Andre voksne og børn over 14 år.	16,00	5,00	8,00	4,00	2,00

E. Greve Petersen.



Forlang

## KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri  
(Ved A. M. Petersen)

## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen  
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

## NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

KØB HOS ANNONCØRERNE

## Drevsen & Nellemann

NYBORG . TELF. 25 og 189  
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og  
Udstyrsforretning

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## Cafe FÆRGE GAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

## I. KRUSE & BECH

Vand-  
Gas- & Lysinstallationer  
Telf. Nyborg 144. 381-1144

## JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning  
anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen  
Guldsmed Nørregade 6,  
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

LEDIG

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori  
anbefales

## WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed  
Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

## Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester  
Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

## Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

## HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

## C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksleje  
derfor billigste Priser

## RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest

## »BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313 altid bedst H. Nicolaisen

## N. Urban Sørensen

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



Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Fisk - Vildt - Fjerkræ

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 25322

Knud

**BRØGGER** Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

Støt annoncørerne

S. Bendtsen & Co.s Eftf.  
Skræderforretning  
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon  
Aarhus 3720  
Leverandør  
til DSB

**RADIO-THYGESEN**

Raadhushuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Sig det med Blomster

★  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



A/s Kulimporten Dania



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

LEDIG

Aarhus  
Amtstidende

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn  
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Er det Kød det gælder - saa selvfølgelig

**Hugo Münzberger**

Skanderborgvej 21 . Tlf. 43045

NB. Leverandør til Brugsen

Varerne bringes overalt

Reserveret  
Th. B. Th.

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

LEDIG

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj