

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 5 · 5. MARTS 1957 · 57. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale

FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HØVEDSTADENS BRUGSFØRENING



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

Uden Udbetaling



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

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

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

Dansk Maskinpakning A/s

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



SIGI
Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

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

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

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

Støt vore

ANNONCØRER

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

BOGTRYK
Tlf. Byen 1502
København K



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 5 - 57. ÅRGANG
5. MARTS 1957



Indhold:

Annonce Akkvisation	67
Nordisk nyt - Norge	68
ECAFE	68
Robot-tiden ved DSB	68
Tjenestemænd - folkepension	69
Diesellokomotivernes bemanning i Norge	70
Om lokomotivnavne	71
Viljen til at hjælpe mangler ikke	74
Tillidsmandskursus 1957	75
Gamle Østerbroere	75
Under DLF	76
Jubilæum	76
Opmærksomhed frabedes	76
Afskedsfest	76
Personalialia	76
Medlemslisten	76
DSB Spareklub	76
Adressefortegnelse	76

Forsidebillede:

Et af de svejtsiske jernbanemænds feriehjem. Dette ligger i Grubisbahn ved banen op til Rigi Kulm.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Announce Akkvisation

Under denne overskrift bringer det private organ »Jernbane-bladet« i sit februar nummer en opsats med følgende indhold:

»Jernbane-Bladet modtager gang på gang beklagelser fra bladets annoncører over, at samme dag Jernbane-Bladet udkommer, er deres telefon blokeret hele dagen af henvendelser angående annoncer til andre jernbaneblade. F. eks. havde vi en ny annonce i vort januar nummer. Allerede kl. 10,00 den dag bladet udkom, ringede vedkommende annoncør: Sæt aldrig mere min annonce i bladet, her står 5-6 mennesker ude på trappen og vil have mig til at tegne annoncer også i deres blade.

Af mange udtalelser fra vore annoncører ved vi, at en trafik-kontrollørs hustru er særlig aggressiv og illoyal i sine henvendelser til vore annoncører.«

*

Uden at have noget kendskab til, hvem den omtalte dame er, finder vi det på sin plads her i bladet at tilbagevise den fremsatte beskyldning mod samtlige fagblade inden for jernbanemændenes rækker. Der er ikke fra Dansk Lokomotiv Tidende i et eneste tilfælde søgt tegnet annoncer på grundlag af indholdet i ovennævnte blad. Hertil har lokomotivmændene så megen æresfølelse, at de ved henvendelse til firmaer o. lign. alene følger eget initiativ, og det sker udelukkende ved medlemmer af organisationen.

Men nu da vi er ved emnet, og Jernbane-Bladet så frimodigt retter angreb mod fagpressen - formentlig uden at have undersøgt, hvem de andre 5-6 stykker har været - kunne vi passende få klarlagt, hvem Jernbane-Bladet er. For det skyldes vel ikke en dårlig samvittighed, at redaktionen pludselig retter skytset mod organisationernes blade, hvor et eventuelt overskud fra annoncerne kommer medlemmerne til gode, medens det for Jernbane-Bladet alene går til en enkelt mand. Og det skønt bladet smykker sig med at være fællesorgan for jernbanee Staten og tidsskrift for stats- og privatbanepersonalet. Dette i forbindelse med titlen på bladet er naturligvis en fyldig argumentation overfor annoncører, der her ud fra må få den opfattelse, at de præsenteres for et blad, hvor samtlige jernbanemænd står bag ved. Medens sandheden er en helt anden. En reel udnyttelse af de store grupper, der gennem deres egne blade fra organisationerne taler deres sag udadtil, medens Jernbane-Bladet aldrig har været eller vil blive jernbanemændenes talerør. Det eneste sted det forekommer er hos annoncørerne, men det er så sandelig ikke for jernbanemændenes skyld, men for den økonomiske gevinst, der ligger i resultatet af annoncens størrelse. Dette fremgår også af bladets 24 sider, hvoraf ca. de 12 er annoncer.

*

Vi blander os ikke op i, hvem der tegner annoncer i dette blad, og vi giver os heller ikke af med ved henvendelser at henvise hertil, men vi beder os fritaget for beskyldninger af ovennævnte art og håber tillige, at samtlige jernbanemænd efterhånden får øjnene op for, hvad der skjuler sig bag bladets udgivelse - måske så også andre vil få det.

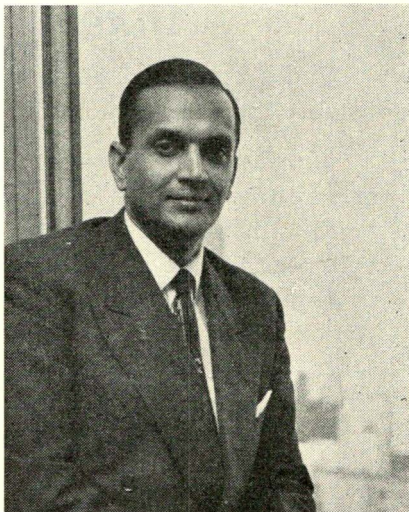
Samarbejdsudvalg i 10 år

Det er 10 år siden, at samarbejdsudvalgsordningen blev gennemført ved Norske Statsbaner, der som sådan var den første statsbedrift, hvor samarbejdsudvalgsvirksomhed oprettedes, men siden da er der oprettet udvalg ved de fleste etater, og ifølge »Jernbanemanden« omfatter aftalerne omkring 85 000 tjenestemænd og funktionærer.

Generaldirektør Stokke har til nævnte blad udtalt, at hans mening om samarbejdsudvalgene kort og godt er, at de er udmærkede redskaber i arbejdet for at skabe bedre samarbejde mellem ledelsen og tjenestemændene, og han er heller ikke et øjeblik i tvivl om, at ordningen har bedret samarbejdet ved statsbanerne. Han udtaler videre, at der i dag i de allerfleste udvalg hersker en åben og tillidsfuld atmosfære, en anden indstilling end den, som nok kunne gøre sig gældende de første år. Da mødtes man, i hvert fald i enkelte udvalg, med den indstilling, at man var »parter« med mere eller mindre modstridende interesser.

Med hensyn til de vigtige opgaver, som udvalget står foran, sagde generaldirektøren videre, at man i den nærmeste fremtid måtte regne med at skulle gennem en omlægningsproces for at tilpasses konkurrenceforholdene og den tekniske udvikling. Mange moderniserings- og rationaliseringsforanstaltninger vil vel nok blive nødvendige for at klare dette. For en heldig gennemførelse af sådanne planer er det nødvendigt for os, som skal sætte dem ud i livet, at vi kender personalets reaktioner og syn på tingene. Jeg tror derfor, at diskussionen af sådanne planer vil få en bred plads i udvalgene i tiden frem.

»Jernbanemanden« tilføjer for sin part: »Dette fortæller os, at statsbanernes øverste ledelse i samarbejdets ånd indbyder personalet til at medvirke til løsningen af de interne problemer ved NSB. Vi er beredt til dette, samtidig med, at vi går aktivt ind for en yderligere udbyggelse af samarbejdsudvalgene. 10 års samarbejde har givet resultater.«



ECAFE

Chakravarthi V. Narasimhan, Indien, direktør for F. N.s økonomiske Kommission og Det fjerne Østen (ECAFE) har overtaget denne post efter P. S. Lokanathan. Han er uddannet ved universitetet i Madras og i Oxford og er senere trådt i den indiske civiladministrations tjeneste. I finansministeriet har han fra 1953 haft ansvaret for planlægning og teknisk bistand og har derigennem fået betydelig erfaring i mange sider af F. N.s sager. ECAFE, som blev oprettet i 1947, fremmer udviklingen af industri og landbrug i dette tætbefolkede område af verden.

»Robot-tiden« ved DSB

Dagbladet »Social-Demokraten« har i sine spalter bl. a. omtalt en epokegørende ændring af statsbanernes pladsbestillingssystem, og vi bringer et uddrag af artiklen.

Fra den 15. marts vil statsbanerne indføre en ny og moderne publikumsbetjening på Hovedbanegården med hensyn til forudbestilling af billetter til biler, lyntog, internationale tog m. v. Det sker i et lokale til venstre for hovedindgangen, hvor man kan gå lige ind fra forpladsen på samme måde som i de svenske statsbaners rejsebureau. Af andre store nyheder kan nævnes, at det tekniske anlæg til den nye belægnings-central, som indføres for at give bilister lejlighed til forudbestilling af plads på færgerne, vil blive opstillet i begyndelsen af marts. Den tekniske afprøvning af det siddrige robot-system, der selv regulerer bestillinger og melder optaget på de enkelte færgeture, når alt er belagt, skal være færdig den 15. april.

De to store nyheder, statsbanerne indfører, er fjernskriver-centralen og belægnings-centralen. Den første består foreløbig af otte fjernskrivere, som betjenes af hver sin dame, og modtager billetbestillinger fra ca. 30 stationer rundt om i landet, der understyres med fjernskrivere.

De skal benyttes til forudbestilling af lyntogsbilletter fra hele landet, og når det nuværende anlæg er kommet i gang og belægnings-centralen virker, som den skal, vil statsbanerne udbygge det tekniske apparat til

også at omfatte forudbestilling af lyntogenes pladsbilletter.

Gennem telefon-systemer virker den automatiske pladsbestilling i øvrigt så hurtigt, at den jernbanestation ude i landet, der kalder med en bestilling, kan få besked tilbage inden for 30 sekunder.

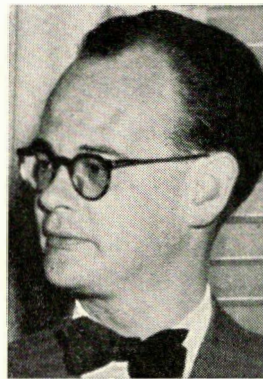
I den nye publikums-service til venstre for hovedindgangen indrettes en lang ekspeditionsskranke, som får et løbende bånd på samme måde som i banker, og her kører publikumsbestillinger til udlevering ved kassen. Man opnår en langt hurtigere og bedre ekspedition i stedet for køen inde ved billetkontorerne. Dette forudbestillings-lokale er nu så langt fremme, at man venter, det kan tages i brug allerede den 15. marts.

Statsbanerne venter sig meget af færgerne belægnings-central, bilister kan i ubegrænset tid i forvejen bestille plads mod et mindre gebyr, og det fuldautomatiske anlæg på Hovedbanegården er indrettet sådan, at det vil kunne klare 2200 ekspeditioner i timen. De overfarer, bilister kan forudbestille plads til over anlægget, er Storebælt, Gedser-Grosenbrode, Kalundborg-Arhus og Fåborg-Mommark.

Da banechef Engqvist gik af for et år siden, røbede han i et afskedsinterview over for os de store, tekniske planer, statsbanerne havde med et sådan fuldautomatisk bestillingsanlæg. Han sagde, at statsbanerne stod foran »robot-tiden«. Den er nu ved at være en kendsgerning.

Hvorfor tjenestemændene skal betale bidrag til folkepensionen –

— og hvordan de forhandlingsberettigede organisationer nu får indflydelse på den endelige ordning gennem lønningskommissionen.



Finansminister
Kampmann.

26. september 1956 var en historisk dag. Den dag vedtog folketinget forslaget om folkepension. Kun Retsforbundet, to Venstremænd og tre konservative stemte imod. Det var en stor sejr for Socialdemokratiet, at det endelig lykkedes at gennemføre folkepensionen – omend den vedtagne lov på flere punkter ser anderledes ud end Socialdemokratiets oprindelige forslag.

Et af de punkter, hvorpå forslaget afviger, er vedrørende tjenestemændenes bidrag til folkepensionen samtidig med, at de kun i undtagelsestilfælde får andel i folkepensionen. Tjenestemændenes organisationer har protesteret mod denne ordning, og der er mange tjenestemænd, som ikke kan se nogen rimelighed i denne ordning. De glæder sig selvfølgelig over, at lovgivningen har sikret de ældre medborgere rimelige vilkår. Men da de ikke selv kan få gavn af ordningen, men dog skal betale til den, er der tale om i hvert fald en relativ forringelse af tjenestemændenes kår.

– Hvorfor er ordningen blevet sådan spørger vi finansminister *Viggo Kampmann*.

Hovedsagelig på grund af Venstres krav derom, svarer *Kampmann*. Den store reform skulle gerne vedtages med en solid basis i folketinget, og medens det i flere år ikke så ud til, at der kunne komme realitetsforhandlinger i gang med Venstre og konservative, så lykkedes det dog til sidst. Vi kunne ikke formå Venstre til at vige på dette punkt – og det fremgår da forøvrigt også af tjenestemændenes henvendelse til folketinget, at disse organisationer meget vel er klar over Venstres særlige ansvar.

Om Socialdemokratiets stilling kan jeg sige, at efter regeringens forslag skulle tjenestemændene ikke have folkepension – de har jo deres egen pensionsordning – og heller ikke bidrage til folkepen-

sionen. Regeringen kunne helt henholde sig til den lønningskommission, der blev nedsat i 1954, og som bl. a. skal behandle tjenestemændenes løn- og pensionsproblemer.

– Imidlertid, fortsætter *Kampmann*, må tjenestemændene være opmærksomme på den udtalelse, det lykkedes at få ind i folketingsudvalgets betænkning, inden forslagets endelige vedtagelse. Det hedder heri:

»at den omstændighed, at tjenestemænd skal bidrage til folkepensionen, efter udvalgets opfattelse bør tages i betragtning ved fastsættelsen af de pågældendes fremtidige lønnings- og pensionsvilkår, om hvilke der for tiden finder undersøgelser og overvejelser sted i den af regeringen i 1954 nedsatte lønningskommission.«

Omend med besvær var det derefter lykkedes at nå frem til det standpunkt, som var den socialdemokratiske regerings: Den ønskelige tilpasning mellem tjenestemandspensionen og folkepensionen må ske ved forhandling i lønningskommissionen, hvor de forhandlingsberettigede tjenestemandorganisationer er repræsenteret.

Efter hele den måde, debatten om dette spørgsmål blev ført på, er jeg tilbøjelig til at mene, at den løsning, som her blev fundet, er til gavn for tjenestemændene. Der viste sig i den offentlige debat megen uvilje mod tjenestemændenes pensionsordning, og denne debat ville næppe være forstummet, hvis den oprindelige bestemmelse vedrørende bidrag til folkepensionen var genindsat i loven. Nu er spørgsmålet lagt over i lønningskommissionen. Der hører det hjemme, og der har tjenestemændenes organisationer indflydelse på, hvordan den endelige løsning skal blive.

Diesellokomotivernes bemanning i Norge

Ved Norske Statsbaner står man nu foran at skulle indsætte diesellokomotiver i ordinær drift, og formentlig vil f. eks. alle fjerntog i Trondheim distrikt blive fremført af de nye store diesellokomotiver i løbet af få måneder.

Bemanningen af diesellokomotiverne er et brændende spørgsmål for lokomotivpersonalet, og i følge »Lokomotivmands Tidende« næres der blandt personalet en stærk frygt for, at statsbanerne har til hensigt at indføre eenmandsbetjening i fuld udstrækning, medens lokomotivpersonalet er af den opfattelse, at en lang række forhold gør det nødvendigt at bemane diesellokomotiverne med 2 mand. Norsk Lokomotivmannsforbund har forlængst taget spørgsmålet op til forhandling med statsbanerne, uden at der er kommet nogen endelig afgørelse, og efter at have holdt sig afventende, så længe prøvekjørselen med diesellokomotiverne har stået på, har man på ny taget spørgsmålet op og denne gang til realitetsbehandling, og det er forbundets hensigt at få bemanningsspørgsmålet afgjort med hensyntagen til specielle forhold, som gør sig gældende angående betjenings- og strækingsforhold.

På forbundets landsmøde i 1955 behandlede spørgsmålet, og mødet fastslog, at diesellokomotiverne måtte være betjent af 2 mand i alle tog, bortset fra forstadstog på strækninger indtil 50 km. Mødet vedtog en længere udtalelse, som vi finder anledning til at gengive, idet det jo nok kan være af interesse for os at få et lille indblik i, hvad vore norske kolleger mener at kunne begrunde sine krav med.

»1. Lokomotivpersonalet sætter sin ære ind på at yde så god service som mulig ved en gennemført præcisionskørsel. En forsinkelse af blot eet tog vil i de fleste tilfælde forstyrre planen for de øvrige tog på strækningen. Dette ved lokomotivpersonalet, og det ansporer dem til at yde alt for at holde planen. Ved gennemført præcisionskørsel kan planerne på de strækninger som bliver dieseldrevet sættes op til maksimalhastighed. Der er ikke behov for slækkede planer til andet end indkørsel af småforsinkelser fra forlængede stationsophold.

Med den erfaring vi har i dag, når det gælder disse lokomotiver, kan vi bestemt forudsige, at dette ikke lader sig gennemføre, uden at lokomotiverne er 2-mandsbetjente. Ved eventuelle fejl og mangler som måtte opstå er det indlysende, at det vil tage længere tid for lokomotivføreren alene at lokalisere og udbedre skaden, end det vil tage ved hjælp af en assistent.

På stationspladser før togafgang og efter togankomst, hvor der forekommer kørsel frem og tilbage, må lokomotivføreren, hvis han er alene, skifte førerrum – et forhold som i høj grad generer trafikken på stationspladserne, da denne manøvre tager uforholdsmæssig lang tid.

I tåget og usigtbart vejr bliver der en ekstra anspændelse for lokomotivpersonalet, som skal kontrollere alle signaler, der forekommer på linien og ellers i forbindelse med togets fremførsel. Ved pas-

sage af en station skal det kontrollere fire faste signaler og en række dværgsignaler og sporskiftesignaler. På lokalstrækningerne, hvor stationerne ligger tæt på hinanden, bliver gennemkørselen særdeles enerverende, og for at opnå en maksimalhastighed for togets fremførsel kan dette ikke pålægges kun een mand, idet dette efter vor mening er at trække altfor store veksler på personalets ydeevne selv under normale forhold med sigtbart vejr og gode kørselsforhold.

Diesellokomotivernes varmekedel kan ikke startes og stoppes fra lokomotivførerens plads. Dette og regulering af aggregatet må ske fra maskinrummet – noget som medfører, at føreren må forlade sin plads i førerrummet, mens toget står.

I arbejdende godstog må det være indlysende, at skal rangering udføres på en betryggende og forsvarlig måde, må lokomotiverne under alle omstændigheder være 2-mandsbetjente – ikke mindst af hensyn til det øvrige personale som foretager rangeringen.

I gennemgående godstog med konduktørbetjening vil fremførslen også byde på store vanskeligheder selv under planmæssig kørsel på grund af den dårlige forbindelse mellem lokomotivet og konduktørvognen. I tilfælde hvor uregelmæssigheder opstår, lader det sig vanskeligt gøre for konduktøren at forlade sin plads, da han ikke ved, hvornår toget atter kan sætte sig i bevægelse. Dette elimineres, når lokomotivet er 2-mandsbetjent, idet assistenten enten kan udbedre eventuelle fejl ved toget, eller om nødvendigt oprette forbindelse med konduktøren i tilfælde med brug af togtelefon. Disse forhold bliver selvsagt forværret af det arktiske klima, som råder på visse strækninger om vinteren og som kommer i tillæg til lange kørselsstrækninger og stationsafstande.

2. Så længe en stor del af vort jernbanenet er dampdrevet, vil rekrutteringen til lokomotivførerstillingen ikke være noget problem, men efterhånden som flere af vore banestrækninger bliver dieseldrevet vil med 1-mandsbetjening af diesellokomotiver fyrbøderstillingen falde mere og mere bort. Det naturlige er, at lokomotivfyrbøderen med sin mangeårige jernbanetjeneste i forskellige tog og på forskellige baner, lever sig ind i jernbanetjenesten. Han er i denne stilling altid underlagt lokomotivføreren, som så længe fyrbøderen er ung og uerfaren, må retlede og undervise ham i den praktiske lokomotivtjeneste.

Ved sit arbejde som lokomotivfyrbøder vil han så efter nogen tid få anledning til at foretage visse manøvreringer med lokomotivet og bremserne etc., således at han til slut autoriseres som lokomotivfører efter forudgående prøvekørsel og godkendelse.

Uden en vis praktisk erfaring i lokomotivtjeneste og et meget godt kendskab til jernbanens sik-

kerhedsbestemmelser, således som de arter sig i det daglige arbejde – kendskab til strækningen, stigninger, fald, kurver, stationers beliggenhed m. v. vil en ansvarlig lokomotivfører stå temmelig hjælpeløs. Vi har mange eksempler på, hvor vanskeligt det er for en lokomotivfører, som kommer fremmed til et andet distrikt, at køre togene efter den fastlagte plan, selvom han er i besiddelse af årelang erfaring og har fået anledning til at være med som 3. mand, før han sættes til at udføre selvstændig lokomotivførertjeneste.

Efter vort skøn er dette et så betydeligt led i den almindelige udvikling, som vil finde sted, at vi må ofre denne side af sagen særlig stor og grundig opmærksomhed.

Med den udvikling som har fundet sted på det bremsetekniske og maskintekniske område og med den stadig øgede kørehastighed og de tiltagende og altomfattende bestemmelser, som gælder for jernbanedriften i dag, mener vi, at det er en absolut nødvendighed, at den nuværende ordning for praktisk oplæring og avancement til lokomotivførerstillingen opretholdes.

3. Det er i dag almindelig anerkendt, at lokomotivførerarbejdet er et af de mest nerveslidende arbejder indenfor vort samfundsliv. (Jfr. LO-komiteen af 1947' udtalelse i anledning af lokomotivførernes lønsag). For selvom erfaring og indsigt i faglig henseende kan være af højeste klasse, og selvom lokomotivføreren er særdeles godt kendt med, såvel de tog han kører, som med selve banelegemet, viser erfaringen, at lokomotivførerne, når de kommer op i alderen, søger væk fra den anstrengende togtjeneste. Årsagen til dette må føres tilbage til de almindelige arbejdsforhold for lokomotivpersonalet, som stadig skærpes med de foran nævnte forhold, og som slider personalet op i en relativ ung alder. Disse forhold kan helt sikkert

belyses med statistik om levealder, invaliditet og dødsårsager for lokomotivførere, hvor hjerte-, hjjerne- og mavesygdomme afgjort er i majoritet, og så vidt vi forstår med en langt større procent end blandt den øvrige befolkning – en ting som må tilskrives vort specielle arbejde.

Ud fra dette kan det ikke være forsvarligt at sætte lokomotivførerne til een-mandstjeneste på disse lokomotiver, som betyder en betragtelig større anspændelse i tillæg til, hvad tilfældet er nu.«

Norsk Lokomotivmannsforbund mener ikke, at man i vurdering af spørgsmålet kan lægge afgørende vægt på praksis i andre lande, fordi forholdene ikke er de samme, hverken for folk eller maskiner. Det sidste synes at bekræftes stærkt under prøvekjørselen af diesellokomotiverne på de norske banestrækninger. Selvom de er prøvekørt i fabrikslandet under topbelastning, før de blev sendt til Norge, har det vist sig, at maskinerne ikke umiddelbart har kunnet tåle omstillingen til drift på de norske banestrækninger i første omgang, og dette er atter blevet bekræftet under prøvekjørselen af et tysk dieselhydraulisk lokomotiv på Bergensbanen. Dette lokomotiv var sikkert prøvekørt under topbelastning i Tyskland, men lokomotivet brød sammen efter nogle få prøveture på Bergensbanen.

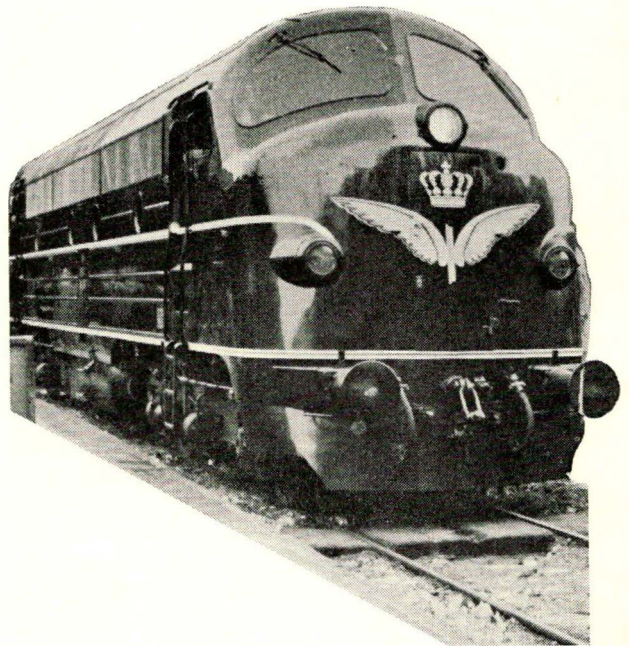
Lokomotivmands Tidende skriver i tilslutning til dette, at det burde være nærliggende at tænke sig, at samme forhold også kan gøre sig gældende for de mennesker, som betjener maskinerne og slutter med at sige, at fremføring af tog på flade strækninger ikke medfører samme anspændelse som de norske lokomotivførere udsættes for, og gennem årene har man med mere eller mindre held søgt at gøre dette begribeligt. Lokomotivpersonalet kræver nu, at der under behandlingen af bemandings-spørgsmålet for diesellokomotivernes vedkommende bliver lagt afgørende vægt på det syn, som personalet har givet udtryk for.

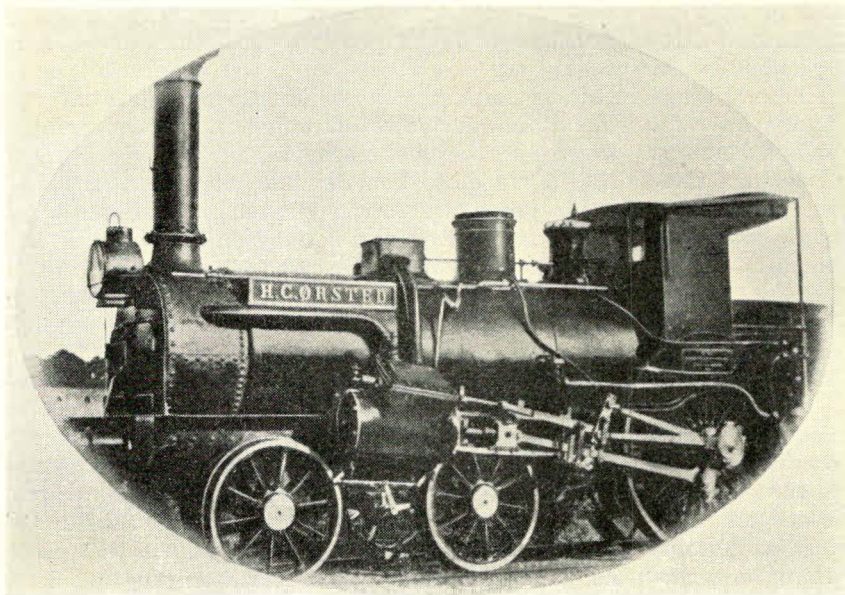
Om lokomotivnavne

Af Jernbanemuseets leder E. L. Parbøl.

Ved ordet lokomotiv forstår vi i almindelighed et køretøj, der er i stand til at bevæge sig ved egen kraft, og ordet er efterhånden blevet ensbetydende med den maskine, der leverer drivkraften til en jernbanes på skinner kørende tog.

Allerede Georg Stephenson kaldte sin første og af ham selv konstruerede dampvogn for locomotion, hvilket oversat betyder bevægelse, stedforandring. Dette var et kaldenavn, thi selve køretøjet – dampvognen – blev almindeligvis benævnt engine eller locomotive engine. Dette kaldtes det nyopdukkede befordringsmiddel da også i den af George Stephenson i året 1815 indsendte patentansøgning om »construction of locomotive engines«. Men omkring 1840 ser man disse nye maskiner i foregangslandet England mere og mere blive kaldt for »locomotives«.





Lokomotivet, som var opkaldt efter vor berømte fysiker H. C. Ørsted. Skal et af vore MY-lokomotiver have navn efter en anden berømt fysiker? Hans navn, der er kendt den hele verden over, er Niels Bohr.

Dog finder vi endnu i dag ordet engine i jernbanesproget som for eksempel expressengine, goods engines, shunting engines o. s. v.

Ordet locomotive bredte sig også til fastlandet. I Tyskland ville man gerne have et germansk navn som dampfwagen eller lokomotivmaschine, men man gik alligevel efterhånden over til die lokomotive. I Frankrig sagde man la locomotive, Italien la locomotiva, Holland de locomotief og i Spanien la locomotora og så fremdeles.

Men fra Arilds tid og op til vore dage har det været almindeligt at navngive brugsgenstande og ting man holdt af med et særligt kaldenavn. Fra vort eget lands oldtidshistorie kender vi bl. a. sværdet Skræp, Odins hest Sleipner og Olav Trygvesons skib Ormen hin lange.

Denne navneskik var almindeligt over hele Europa og har holdt sig til vore dage omend nu i mindre udtalt grad, især når vi ser bort fra navne til dyr som heste og hunde eller til skibe, som jo endnu anses for en naturlig ting.

Da lokomotivet kom frem i England i begyndelsen af 1800 tallet var det derfor almindeligt, at de forskellige lokomotivkonstruktører gav deres produkt et navn.

Vi kender således Trivithicks i 1808 byggede maskine med det karakteristiske navn »catsch me who can« (fang mig, hvem der kan). Hedleys Puffing Billy fra 1814, Stephensons The locomotion fra 1825, Timothy Hackworths Royal George 1827 og Sanspareil (den uforlignelige) 1829. Den sidste maskine deltog i det berømte lokomotivslag ved Rainhill i oktober 1829 sammen med Braitwaite & Ericssons The Novelty (nyheden), Stephensons The Rocket (raketten) og Barstalls The Perceverance (den udholdende). Siden disse længst forsvundne dage og indtil den dag i dag fremstilles der ikke noget engelsk lokomotiv uden at det foruden litra og nummer også betegnes ved et navn. Når man rejser i England vil man have lejlighed til på de store stationer at bemærke lokomotivernes brogede flok af navne. Disse strækker sig lige fra landskaber: Lancaster, Northumbria til borge og slotte som: San-

dringham, Windsor, Suncastle m. m. Fra dyrenavne: Eagle, Falcon, Lion, Wildbeast til kongelige personer som King George IV, The Queen, Duke of Gloucester, Earl of Aislie o. s. v. Endvidere bynavne som Manchester, Liverpool, Edinbourg. Af andre mere kuriøse navne kan nævnes: Siren, Phœnix, la France, Lady of the lake, Firefly; ja selv en fodboldklub forekommer: Westham United, og her er navneskiltet yderligere forsynet med en fodbold af skinnende messing. Og til slut kan blandt engelske navne bemærkes, at også vort eget danske Østasiatiske Kompagni som en særlig gunst har givet navn til en maskine, der hedder »East-asiatic«.

Eftersom England var det første og førende land på lokomotivbygningens område, var det en given sag, at man også på det europæiske fastland fulgte denne navneskik, særligt i pionerårene.

Således ser vi, at Tyskland kaldte de første fra England importerede lokomotiver for Adler og Pfeil. Af andre navne kendes: Hamburg, Beyreuth, Gottszell, Bär, Donaulauf, Watzmann, Hans Sachs o. s. v.

Fra den lille pavestat finder vi i året 1856 et lokomotiv ved navn Vatican. I Schweiz havde man landskabsnavne. Det er forøvrigt ikke længere siden end i 1953, at man i dette land under stor festlig glans indviede to nye elektriske lokomotiver til Gotthardbanen. De fik under medvirken af både gejstlige og profane myndigheder navnene Uri og Ticino.

Også fra flere andre europæiske stater kendes lokomotivnavne. Vender vi os så til Norden, har vi i Norge Alf og Caroline, det sidste et gammelt lokomotiv, der i jubilæumsåret 1954 kørte æresrunde Norge rundt. I Sverige finder vi det træffende navn Förstlingen, Widar, Patrick Reuterswärd og Prins August. Det sidste kørte også jubilæumstog i Stockholm i 1956.

Også i fremmede verdensdele finder vi lokomotivnavne. Til eksempel Eagle i Indien, Spitfire i Canada og i USA bl. a. det berømte Jopeter, som fra Pacifickysten gennemkørte den ene halvdel af det amerikanske kontinent for at mødes med en kollega

fra den modsatte side af verdensdelen ved Promontory Point i Utah 1869.

Ser vi derefter til vore hjemlige forhold, da er det morsomt at lægge mærke til, at man på det projekt, der i 1841 udsendtes af Industriforeningen i København om bygning af en jernbane i Slesvig ses afbildet en vignet med tre lokomotiver, der er forsynet med navnepladerne: »Flensborg, Tønning og Rendsborg«, altså på et tidspunkt, hvor der endnu ikke var bygget hverken jernbaner eller lokomotiver i det daværende danske kongerige.

Det er jo sikkert almindeligt bekendt, at vore fem første lokomotiver anskaffet til København-Roskildebanen i 1847 blev kaldet Odin, Kjøbenhavn, Sjælland, Danmark og Korsør. Disse fem maskiner blev udrangeret i årene 1865–66 og senere delvis anvendt til bygning af tre andre lokomotiver, der fik navnene Odin, Rota og Hildur.

Efterhånden som baneliniernes antal og længde voksede, måtte maskinparken også forøges i forhold hertil. Der er herved det besynderlige at bemærke, at alle lokomotiverne på Sjælland fik navne og senere både navne og numre. De jysk-fynske baner derimod kunne klare sig med et litra og nummer, og derfor er danske lokomotivnavne udelukkende en sjællandsk foreteelse. Man må dog her gøre en undtagelse, idet Sydfynske Jernbaner på et vist tidspunkt havde 10 af banens maskiner opkaldt dels med gudenavne fra Nordens mytologi og dels efter lokale fynske helgener som St. Knud og St. Jørgen samt en enkelt maskine, der blev opkaldt efter herresædet Egeskov.

Da navngivningen ved de danske statsbaner stod på sit højeste (navneskikken forsvandt i 1893), var der 60 forskellige lokomotiver med eget navn. Og de allerfleste af disse stammer fra den nordiske gudeverden. Man ser samtlige Valhals guder passere revy for sig, når man gennemlæser den lange liste. Der findes gudenavne, som man sjældent eller aldrig har hørt tale om. Odin, Loke og Thor kender vi jo alle, men hvem kender noget til Vale, Surtur, Skrymer, Eskur, Urda, Gere og Roskva m. fl.?

For samtlige de her omtalte lokomotivers vedkommende gælder, at de forlængst er gået til lokomotivernes kirkegård: smelteovnen. Ikke engang et enkelt navneskilt er levnet os. Tænk om vi her i landet havde haft sans for at bevare et af vore ældste veltjente lokomotiver med et af de gamle gudenavne. Det ville have været en attraktion af rang i vort jernbanemuseum.

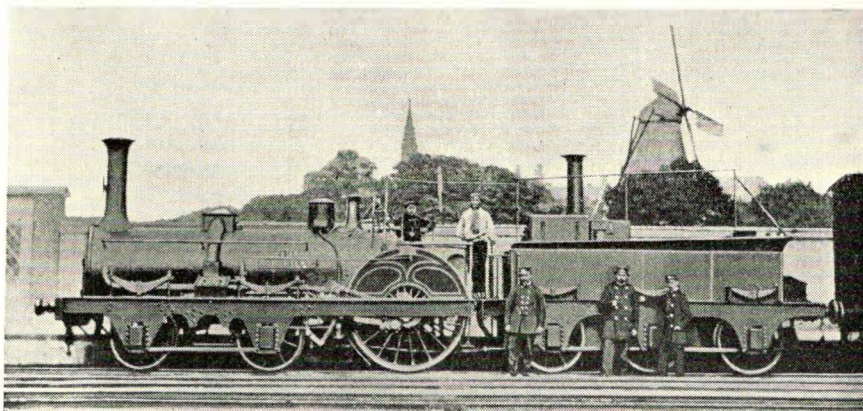
I hele den førnævnte lange række af navne findes der et eneste lokomotiv opkaldt efter en person fra samtiden, nemlig fysikeren H. C. Ørsted. Dette navneopkald må efter den enestående position som den berømte videnskabsmand indtog blandt samtidens lærde og blandt borgerskabet, specielt det københavnske, anses som en yderst bemærkelsesværdig gunstbevisning. Professor H. C. Ørsted havde egentlig ikke nogen særlig tilknytning til de på hans tid opståede og her i landet indførte jernbaner. Dog har man, da banen fra Roskilde blev videreført til Korsør og åbnet for drift i 1856, henvendt sig til ham for at indhente en udtalelse, om hvorvidt det måtte være formålstjenligt at indføre den elektriske telegraf på den nye jernbanestrækning. Hidtil havde man ved jernbanen klaret sig med optiske signaler. Det er muligt at man ved denne lejlighed er blevet opmærksom på den berømte fysiker og som en tak eller æresbevisning har opkaldt et af de nye lokomotiver efter ham. I hvert fald er det en kendsgerning, at da man i 1858 på strækningen København-Korsør indsatte et hurtigtog – det første i sin art her i landet – gav man den til dette formål nyanskaffede og fra England indforskrevne maskine navnet H. C. Ørsted.

Men hvis vi nu sammenligner forholdene i Danmark for ca. 100 år siden og forholdene nu, da er det jo ganske morsomt at konstatere, at vi også i vor tid blandt os har en af samtiden og i både ind- og udland højt estimeret og værdsat fysiker, nemlig Niels Bohr.

Man kunne herved få den tanke, om det ikke var en ide at opkalde et af de nyeste og mest moderne af statsbanernes maskiner, f. eks. en af de MY, der for tiden bygges her i landet, efter vor berømte landsmand, der ligesom H. C. Ørsted ganske vist heller ikke har nogen direkte tilknytning til jernbanerne, men hvis arbejde, ligesom hin berømte forgængers utvivlsomt indirekte har betydning for hele vort samfunds udvikling.

Ved en sådan navngivning genskaber vi både en tradition og, hvad lokomotivnavne i vor tid angår, en undtagelse, men ærer tillige en fortjent videnskabsmand og hans resultater. Og det er billigt. Det vil kun koste jernbanen et smukt udført navneskilt i metal til den pågældende maskine.

Hvad om generaldirektøren på denne vis tog et nyt og forfriskende initiativ til en lille afvigelse i den ellers lidt ensformige række af litra og numre på vore dages lokomotiver!



Et andet af de sjællandske lokomotiver, »Roeskilde«. Situationen på billedet ser forresten meget hyggelig ud.

Viljen til at hjælpe mangler ikke

Smukt resultat af landsindsamlingerne blandt medlemmerne

Til tidligere lokomotivfyrbøder
A. Ahlgren Sørensen, Aarhus.

Afdeling	Kr.
Gb 1	973,00
Hgl 3	450,00
Ro 5	140,00
Hg 7	325,00
Næ 9	155,00
Ge og NF 11	200,00
Kb 13	115,00
Sg 15	70,00
Kø 17	210,00
Ng 19	490,00
Fa 21	575,00
Pa 23	155,00
Sdb 25	76,00
Tdr 27	95,00
Es og Sj 29	315,00
Str 31	320,00
Fh 33	64,00
Ab 35	220,00
Rd, Lg og Hb 27 og 38	405,00
Ar 39	1110,00
Vg 41	130,00
Bb 43	90,00
Av 45	350,00
Od, Få og Svg 47	290,00
Hr 53	70,00
Gb 2	405,00
Ro 6	80,00
Hg 8	61,00
Næ 10	70,00
Ge 12	90,00
Kb 14	115,00
Sg 16	20,00
Kø 18	205,00
Ng 20	117,00
Fa 22	240,00
Pa, Had og Aa 24	117,00
Sdr 26	20,00
Tdr 28 se afdl. 27	
Es 30	130,00
Str 32	175,00
Fh 34	30,00
Ab 36	105,00
Ar 40	820,00
Vg 42	57,00
Bb 44	65,00
Od 48	45,00
Hr 54	10,00
Hi underafdl.	10,00
Sl *	20,00
Ac *	25,00
Vj *	25,00
Lk *	20,00
Aa *	12,00

Økonoma frk. J. Petersen	10,00
Fru Marie Petersen	5,00
Jernbanebladet	25,00
Pens. lokomotivfører A. Møllebro, Hk	5,00
Pens. lokomotivfører Chr. Sandberg, Kh	50,00
Pens. lokomotivfører V. E. Johansen, Kh	10,00
Pens. lokomotivfører H. J. F. Andersen, Es	25,00
Fru Anna Larsen, Kh	10,00
Kontoret	40,00

Ialt indsamlet kr. 10.662,00

Til Ungarns-hjælpen.

Afdeling	Kr.
Gb 1	1165,00
Hgl 3	475,00
Ro 5	120,00
Hg 7	155,00
Næ 9	85,00
Ge 11	85,00
Sg 15	65,00
Kø 17	160,00
Ng 19	565,00
Fa 21	605,00
Pa 23	62,00
Sdb 25 og 26	84,00
Tdr 27 og 28	65,00
Es 29 og 30	315,00
Str 31	312,80
Ab 35	190,00
Rd 37	280,00
Ar 39	660,00
Vg 41	135,00
Od 47 og 48	215,00
Hr 53	70,00
Gb 2	348,00
Ro 6	30,00
Hg 8	42,00
Næ 10	37,00
Ge 12	65,00
Kø 18	41,50
Ng 20	90,00
Fa 22	165,00
Pa 24	24,00
Str 32	105,00
Ab 36	125,00
Vg 42	75,00
Lg. underafdl.	25,00
Svg *	45,00
Få *	35,00
Aa *	30,00
Ac *	20,00
Kd *	15,00
Indsamlet ved festen på Hgl 19. november 1956	267,02
Hovedbestyrelsen	50,00

Ialt kr. 7503,32

Tillidsmandskursus 1957

Så er spændingen om, hvem der skal deltage i dette års tillidsmandskursus udløst, og rundt om i afdelingerne har de tillidsmænd, der er udpeget som deltagere, fået et ekstrajob ved siden af de daglige, nemlig dette at skulle forberede sig til det kommende kursus.

Landsoplysningsudvalget har fra hovedbestyrelsen modtaget meddelelse om, at kursus vil kunne afholdes på feriehjemmet i dagene 20. til 27. maj, og følgende tillidsmænd – der alle har modtaget meddelelse herom – er udtaget til deltagelse:

Kursusleder: lokomotivfører J. V. Christiansen.

Gruppe A.

Grubeledere: lokomotivfører P. J. J. Busk
og lokomotivfyrbøder P. E. Poulsen.

Lokomotivførerne:

A. H. Momme, Randers.

L. B. Gregersen, Ålborg.

Elektrofører:

N. O. A. Dinesen, København Av.

Lokomotivfyrbøderne:

E. J. Mortensen, Kalundborg.

A. H. Petersen, Nyborg.

H. K. Pedersen, Fredericia.

M. K. Nielsen, Padborg.

P. O. Fischer, Gedser.

Gruppe B.

Grubeleder: lokomotivfører G. A. Rasmussen.

Lokomotivførerne:

B. V. Olsen, København Hgl.

P. F. O. Frederiksen, Helsingør.

G. Traczyk, Padborg.

Lokomotivfyrbøderne:

B. K. Christensen, Korsør.

K. M. Nielsen, København Gb.

Frede Hansen, Odense.

N. S. Christensen, Randers.

L. S. Andersen, Struer.

Gruppe C.

Grubeleder: S. Suneson.

Lokomotivførerne:

E. P. R. Jensen, Korsør.

E. Høtoft, Kalundborg.

N. P. Juncher, Fredericia.

E. Larsen, Svendborg.

K. E. Friis, Århus.

S. K. Jensen, Ålborg.

Lokomotivfyrbøderne:

J. Aa. R. Eriksen, Sønderborg.

R. G. Holm, Fredericia.

L. Willumsgaard, Esbjerg.

F. Christensen, Frederikshavn.

B. N. Kristensen, Århus.

Gruppe D.

Grubeleder: J. V. Christiansen.

Lokomotivførerne:

Aage Lassen, København Gb.

O. E. Søltoft, Næstved.

T. G. B. Olsen, Kalundborg.

P. A. L. Jørgensen, Odense.

N. E. K. Larsen, Odense.

Lokomotivfyrbøderne:

K. Ravn, København Gb.

E. C. L. Christiansen, Brande.

N. K. Jensen, Århus.

Som det vil ses, omfatter listen over deltagere ialt 35 navne, hvilket er det absolutte maksimum for vore kursus. Kursus omfatter normalt 32 deltagere, hvilket forøvrigt også vil blive tilfældet i kommende års kursus. Når deltagertallet i år er større end normalt skyldtes det, at kursuslinien skal holdes, selvom kursus denne gang er udvidet med een gruppe mere. I fremtidige kursus vil man kunne regne med et deltagertal på 32, fordelende sig i 4 grupper à 8 deltagere.

Tillidsmandskursus har gennem årene været genstand for en stadig voksende interesse, hvilket i sig selv er en overordentlig glædelig kendsgerning, navnlig dersom man tager det med i sine betragtninger, at det at deltage i et kursus betyder, at hver enkelt deltager binder sig til et ret stort hjemmearbejde i de måneder, der ligger forud for kursus.

Desværre har enhver medalje en bagside, og i dette tilfælde har den voksende interesse samtidig betydet, at udvalget har måttet sende mange tillidsmænd vort beklagende afslag, idet vi ikke – hvor gerne vi end ville – kan medtage alle på kursus der har ytret ønske herom. Vi har dog troen på, at alle vil forstå og erkende de grænser for deltagertallet, der er på vore kursus, og vi forventer derfor, at de vi måtte skuffe denne gang, melder sig til de kommende års kursus, hvor det så til gengæld vil være udvalgets håb, at de da må figurere på deltagerlisterne.

Landsoplysningsudvalget byder deltagerne i tillidsmandskursus 1957 velkommen til arbejdet i den forvisning om, at hver enkelt kursist i de kommende måneder vil yde den indsats, der er nødvendig, således at dette års kursus vil kunne hævde sig i forhold til tidligere års.

J. V. Christiansen.

»Gamle Østerbroere«

Under denne betegnelse er vi en kreds af tjenestemænd i alle lønningsklasser, der i årene indtil 1927 har gjort tjeneste på Østerbro, der nu i 5 år, een gang årlig, den 6. april, samles til kammeratlig samvær.

Da der måske findes medansatte, der ikke er vidende om denne lille sammenslutning, og som kunne have lyst til at tilbringe en fornøjelig aften sammen med os, skulle det glæde os, om vi på denne måde kunne komme i kontakt med flere fra samme periode.

Vær god at ringe til een af nedennævnte og opgive adresse, der vil da blive tilsendt indbydelse til førstkommende sammenkomst, d. 6. april i Garderforeningen, Amaliegade 12, (ved det gamle Casino teater).

Med venlig hilsen Harald Rasmussen, togfører, Gl. Jernbanevej 32, Va. 9869; M. B. H. Olsen, stationsmester, Sct. Thomasalle 12, Ev. 6852 – Pa. 4593; Axel Schmidt, Thyregodsvej 5, Va. 5215 x.



Jubilæum

Onsdag den 27. marts kan lokomotivfører L. C. Rasmussen, Odense, fejre 25 års jubilæum.

Jubilaren begyndte som aspirant på Gb. den 8. februar 1931. Blev afskediget sammen med 20 andre aspiranter 12. november 1931. De fik lov til at køre som ekstrahåndværkere, men måtte dele arbejdet nogle få dage om ugen.

Aspirant igen 1935 og forfremmet til lokomotivfyrbøder i Padborg 1. maj 1936, efter 2 år i Padborg forflyttet til Fredericia, blev lokomotivfører i Padborg 1. oktober 1944, søgte mellemlandning i Kolding og kom atter tilbage til Fredericia i 1946.

Den 1. august 1954 kom Rasmussen efter ansøgning til Odense.

Jubilaren, der kører i motortur, er nu faldet godt til herovre på Fyn, er afholdt af kollegerne og går med stor lyst og interesse op i lokomotivmandens daglige gerning.

Afdeling 47 ønsker hjertelig til lykke med jubilæumsdagen, med held og lykke for tiden fremover.

P. J.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum frabedes venligst.

G. A. Thøgersen, lokomotivfører, Herning.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

L. C. Rasmussen, lokomotivfører, Odense.

Afskedsfest

Jubilæumsforeningen og Århus afdelinger afholder afskedsfest fredag den 15. marts kl. 12,30 i Gartnernes Auktionshal's restaurant. Buslinierne 4, 7 og 8 kører omtrent til døren. Der serveres den eventyrlige store anretning til 10 kr. Tegningslisten er fremlagt på reservestuen.

Pensionisterne er hjertelig velkommen til at deltage.

På Jubilæumsforeningens vegne
K. Karlsen.



Ophør af konstitution (lokomotivfører i 7. lkl)
pr. 2-2-57.

Lokomotivfører (11. lkl.):
S. A. Thomsen, Nyborg, i Nyborg.

Forfremmelse til depotforstander efter ansøgning
pr. 1-3-57.

Lokomotivfører (11. lkl.):

A. V. Jørgensen, Lunderskov, i Lunderskov.

Bytning af tjenestested efter ansøgning pr. 1-3-57.

Lokomotivfyrbøderne:

V. Kobbelt, Helsingør, og E. B. Henriksen, Århus.

Afsked

Lokomotivfører (11. lkl.):

N. C. Christensen, Århus, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-4-57).

Dødsfald

Pensioneret lokomotivfører K. M. Sørensen, Randers, er afgang ved døden den 13-2-57.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-3-57.

Pensioneret lokomotivfører H. O. Vesthede, Jernbanegade 21, Fredericia.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-3-57.

Pensioneret lokomotivfører C. M. Christiansen, Havepladsvej 68, Fredericia.

DSB Spareklub

Ved den nyligt foretagne lodtrækning om sparepræmier i DSB Spareklub er der blandt vore medlemmer udtrukket 3 som hver har vundet 100 kr., nemlig numrene S 5044, K 50/5046 og K 50/5071.

Nye medlemmer i spareklubben optages ved henvendelse til lokomotivfører Aage Hansen, København Gb, privat Rosenhaven 7, Valby. Telf. Valby 5831.

Adressefortegnelse

Lokomotivførerafdelinger.

Afdeling 1, Kbhvn. Gb.

Formand: G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2., København V. Tlf. Hilda 1152.

Kasserer: P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Tlf. Asta 3093.

Afdeling 3, Kbhvn Hgl.

Formand: B. V. Olsen, Thyregodsvej 24, 3., tv., Valby. Tlf. Valby 6005.

Kasserer: N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2. tv., København N. Tlf. Taga 7122 x.

Afdeling 5, Roskilde.

Formand: Egon D. Hansen, J. P. Hansensvej 14, Roskilde.

Kasserer: C. H. Andersen, Prins Buriisvej 33, Roskilde.

- Afdeling 7, Helsingør.
Formand: P. F. O. Frederiksen, Chr. Rasmussensvej 23, st., Helsingør.
Kasserer: E. Barfod, Bickersvej 111, 2., th. Helsingør.
- Underafdeling, Hillerød.
Repræsentant: S. A. Botling, Skovgærdet 25, 1., Hillerød.
- Afdeling 9, Næstved.
Formand: O. E. Søltoft, Rosenvej 3, st., Næstved.
Kasserer: O. H. Harholt, Mågevej 7, Næstved.
- Afdeling 11, Gedser.
Formand: C. B. S. Nielsen, Øster Allé 13, Gedser.
Kasserer: H. Bahne Larsen, Langgade 30, Gedser.
- Underafdeling, Nykøbing F.
Repræsentant: C. B. Stub Jørgensen, Orupgårdsvej 32, st. th., Nykøbing F.
- Afdeling 13, Kalundborg.
Formand: T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28, Kalundborg.
Kasserer: P. A. Jensen, Stationsvej 3 B, Kalundborg.
- Afdeling 15, Slagelse.
Formand: J. M. Hansen, Enghavevej 40, Slagelse.
Kasserer: A. Egegaard, Vestergade 13, Slagelse.
- Afdeling 17, Korsør.
Formand: E. P. R. Jensen, Jernbanevej 10, Korsør.
Kasserer: P. V. Jensen (Melbye), Kjærsvej 30, Korsør.
- Afdeling 19, Nyborg.
Formand: S. A. Jensen, Ludv. Hansensvej 14 B, Nyborg. Tlf. 1728.
Kasserer: N. T. Christensen, Provst Hjortsvej 2, Nyborg. Tlf. 1506.
- Underafdeling, Assens.
Repræsentant: J. J. Birkbo, Strandgade 8, st., Assens.
- Afdeling 47, Odense.
Formand: P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1. th., Odense.
Kasserer: N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
- Underafdeling, Fåborg.
Repræsentant: H. A. B. Pedersen, Peter Hansensvej 14, Fåborg.
- Underafdeling, Svendborg.
Repræsentant: E. Larsen, Tvedvej 62, Svendborg.
- Afdeling 21, Fredericia.
Formand: S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4., Fredericia. Tlf. 1536.
Kasserer: P. M. Frandsen, Villa »Cassa«, Elmevej 18, Fredericia.
- Underafdeling, Vejle.
Repræsentant: H. Klausen, Ørstedsgade 33, ., Vejle.
- Underafdeling, Kolding.
Repræsentant: M. Pedersen, DSB maskindepot, Kolding.
- Underafdeling, Lunderskov.
Repræsentant: A. V. Jørgensen, Bakken, Lunderskov.
- Afdeling 23, Padborg.
Formand: G. E. Traczyk, Tjørnevej, Padborg.
Kasserer: E. A. Sterll, Tjørnevej, Padborg.
- Underafdeling, Åbenrå.
Repræsentant: E. Christensen, Lindsnakkevej 81, Åbenrå.
- Underafdeling, Haderslev.
Repræsentant: E. S. L. B. Frederiksen, Moltrupvej 38, Haderslev.
- Underafdeling, Tinglev.
Repræsentant:
Afdeling 25, Sønderborg.
Formand: R. U. Andersen, Friheds Allé 31, 1., Sønderborg.
Kasserer: C. J. Beckmann, Ringgade 166 A, 1., Sønderborg.
- Afdeling 27, Tønder.
Formand: Otto Berner, Krumom 2, Tønder.
Kasserer: A. K. Poulsen, Strucks Allé 74, Tønder.
- Afdeling 29, Esbjerg.
Formand: C. M. Clausen, Storegade 73, st., Esbjerg.
Kasserer: A. K. Berg, Peter Gydesvej 28, Esbjerg.
- Underafdeling, Skjern.
Repræsentant: A. C. Knudsen, Pile Alle 20, Skjern.
- Underafdeling, Varde.
Repræsentant: N. Sørensen, Vinkelvej 19, Varde.
- Afdeling 31, Struer.
Formand: E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv., Struer.
Kasserer: Aa. Lund, Struergårdsvej 14, Struer.
- Underafdeling, Ringkøbing.
Repræsentant: M. Gregersen, Villa »Havely«, Øster Villaby, Rindum, Ringkøbing.
- Underafdeling, Thisted.
Repræsentant:
Afdeling 33, Frederikshavn.
Formand: C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej, Frederikshavn.
Kasserer: H. Lund, Lindegårdsvej 23, Frederikshavn.
- Afdeling 35, Ålborg.
Formand: S. K. Jensen, Saltholmsgade 4, 2., Ålborg.
Kasserer: L. B. Gregersen, Granlien 47, 2., Ålborg.
- Afdeling 37, Randers.
Formand: A. H. Momme, Viborgevej 30, 2., Randers.
Kasserer: Villy Hvam, Mariagervej 32, Randers.
- Underafdeling, Langå.
Repræsentant:
Underafdeling, Hobro.
Repræsentant: F. V. Nielsen, DSB maskindepot.
- Afdeling 39, Århus.
Formand: C. A. O. Lønnquist, Chr. Wærumsgade 16, 1., Århus. Tlf. 2 95 46.
Kasserer: K. E. Friis, Bethesdavej 14, 1., Århus. Tlf. 6 93 48.
- Underafdeling, Horsens.
Repræsentant: E. Jørgensen, Claus Cortzensgade 11, 4., Horsens.
- Underafdeling, Skanderborg.
Repræsentant: E. Lauersen, Villa »Merci«, Hestehaven, Skanderborg.

- Afdeling 41, Viborg.
Formand: E. E. Jensen, Frihedsvej 1, Viborg.
Kasserer: O. Jensen, Mathiasgade 35, Viborg.
- Afdeling 43, Brande.
Formand: H. Simonsen, Stationsvej 8, Brande.
Kasserer: H. C. Hansen, Ørbækvej, Brande.
Underafdeling, Silkeborg.
Repræsentant: J. K. Bentzen, Rolighedsvej 3, 1., Silkeborg.
- Afdeling 53, Herning.
Formand: Aage Lauridsen, Østergade 29, 3., Herning.
Kasserer: F. J. A. Olsen, Grundtvigsvej 62, 1., Herning.
- Elektroførerafdeling.*
- Afdeling 45, Enghave.
Formand: N. A. O. Dinesen, Klokkerhøjen 8, 4., København NV.
Kasserer: V. E. Andersen, Knabrostræde 9, 3., København K.
- Lokomotivfyrbøderafdelinger.*
- Afdeling 2, Kbhvn. Gb.
Formand: K. M. Nielsen, Tranevænget 4, 1., tv., Glostrup. Tlf. 96 23 65.
Kasserer: K. Ravn, Hellerupvej 39, Hellerup. Tlf. Helrup 2073 x.
- Afdeling 6, Roskilde.
Formand: B. V. Pedersen, Holbækvej 18, 1., Roskilde.
Kasserer: H. J. V. Hvid, Holbækvej 8, st., Roskilde.
- Afdeling 8, Helsingør.
Formand: J. C. Stenderup, Stubbedamsvej 7 a, 2. tv., Helsingør.
Kasserer: A. B. Hansen, Sct. Annagade 53 a, 1., Helsingør.
- Afdeling 10, Næstved.
Formand: K. Jakobsen, Erantisvej 1 c, 2. tv., Næstved.
Kasserer: P. E. H. Nielsen, Kærmindevej 9, 2. th., Næstved.
- Afdeling 12, Gedser.
Formand: K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsensgade 11, Nykøbing F.
Kasserer: E. C. Hansen, Erik Schødtesgade 3, Gedser.
- Afdeling 14, Kalundborg.
Formand: E. J. Mortensen, Nørre Allé 67, 2., Kalundborg.
Kasserer: P. B. Clemmensen, Elmegade 8, Kalundborg.
- Afdeling 16, Slagelse.
Formand: M. B. Sørensen, Bagervænget 120, Slagelse.
Kasserer: H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40, 1., Slagelse.
- Afdeling 18, Korsør.
Formand: B. K. Christensen, Linde Allé 59, st. tv., Korsør. Tlf. 1371.
Kasserer: K. A. Bagger, LindeAlle 27, Korsør.
- Afdeling 20, Nyborg.
Formand: Arne Højsgaard Petersen, »Rødby«, Rosilde mark, Lamdrup.
Kasserer: B. Jessen, Provst Hjortsvej 12, 1., Nyborg.
Underafdeling, Assens.
Repræsentant: O. H. Hansen, Østergade 89 a, st., Assens.
- Afdeling 48, Odense.
Formand: F. J. Hansen, Vestergade 78, havehuset, 1., Odense.
Kasserer: V. Olsen, Rolf Krakesvej 50, st. tv., Odense.
- Afdeling 22, Fredericia.
Formand: P. H. Andersen, Ørnevej 6, Fredericia.
Kasserer: R. G. Holm, Nørrebrogade 27, 3. th., Fredericia.
- Afdeling 24, Padborg.
Formand: M. K. Nielsen, Tjørnevej 7, 2., th., Padborg.
Kasserer: E. A. Sturm, Tjørnevej, Padborg.
Underafdeling, Åbenrå.
Repræsentant: H. P. Møller, Engvejen 1, 2., th, Åbenrå.
Underafdeling, Haderslev.
Repræsentant: P. C. Weber, Bellahøjvej 14, Haderslev.
- Afdeling 26, Sønderborg.
Formand: J. Aa. R. Eriksen, Sdr. Landevej 41, Sønderborg. Tlf. 1380.
Kasserer: C. A. R. Kludt, Røjumvej 3, 2., Sønderborg.
- Afdeling 28, Tønder.
Formand: P. E. Sørensen (Frøslev) DSB maskindepot, Tønder.
Kasserer: P. E. Sørensen (Frøslev), DSB maskindepot, Tønder.
- Afdeling 30, Esbjerg.
Formand: L. Willumsgaard, Nørregade 2, Esbjerg.
Kasserer: C. V. Sørensen, Th. Dahlsvej 11, 2. tv., Esbjerg.
- Afdeling 32, Struer.
Formand: L. S. Andersen, Ølbyvej 58, Struer.
Kasserer: K. R. Christensen, Ringgade 152, Struer.
- Afdeling 34, Frederikshavn.
Formand: Finn C. Christensen, Margrethevej 8, Frederikshavn.
Kasserer: Kaj H. Olesen, Lindegårdsvej 21, Frederikshavn.
- Afdeling 36, Ålborg.
Formand: I. J. Jensen, Ørstedesvej 19, Ålborg.
Kasserer: K. P. J. Astorp, Sønderbro 7, Ålborg.
- Afdeling 38, Randers.
Formand: N. S. G. Christensen, Hejmdalsvej 16, Randers.
Kasserer: Orla Petersen, Jyllandsgade 6 st., Randers.
- Afdeling 40, Århus.
Formand: N. K. Jensen, Silkeborgvej 19, 2., Århus.
Kasserer: G. E. Nielsen, Bernstorffsvej 56, Viby J.
- Afdeling 42, Viborg.
Formand: J. E. Andreasen, Johs. Ewaldsvej 3, 1., Viborg.
Kasserer: Aage Jakobsen, Ringvejen 5, 1., Viborg.
- Afdeling 44, Brande.
Formand: E. C. L. Christiansen, P. Sabroes Alle 14, Brande.
Kasserer: G. S. Hansen, P. Sabroes Alle 14, Brande.
- Afdeling 54, Herning.
Formand: J. V. Nielsen, Kastaniealle 22, st., Herning.
Kasserer: S. A. O. Bigum, Nørregade 62, 1., Herning.

Weinrich Niensens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

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

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Drevsen & Nellemann

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

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

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

WERNER HANSEN

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

Forlang

KAFFE

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

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Nyborg Ligkistemagasin
K. Jacobsen Snedkermester
Besørger 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 Buttkleje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN
1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

N. Urban Sørensen

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

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«
altid bedst

Tlf. NYBORG 1313 H. Nicolaisen

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

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

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Sig det med Blomster

✕
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Billig ferie i Schweiz

(og Norditalien) i »Den Schweiziske Forening for Familie Pensioner«'s dejlige ferieboliger, 350 boliger på 60 vidunderlige steder. Prospekter og oplysninger fås hos:
Direktion S. V. F., Gelterkinden/Basel

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA

AKTIESELSKAB
R A N D E R S



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

FRICHS

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK