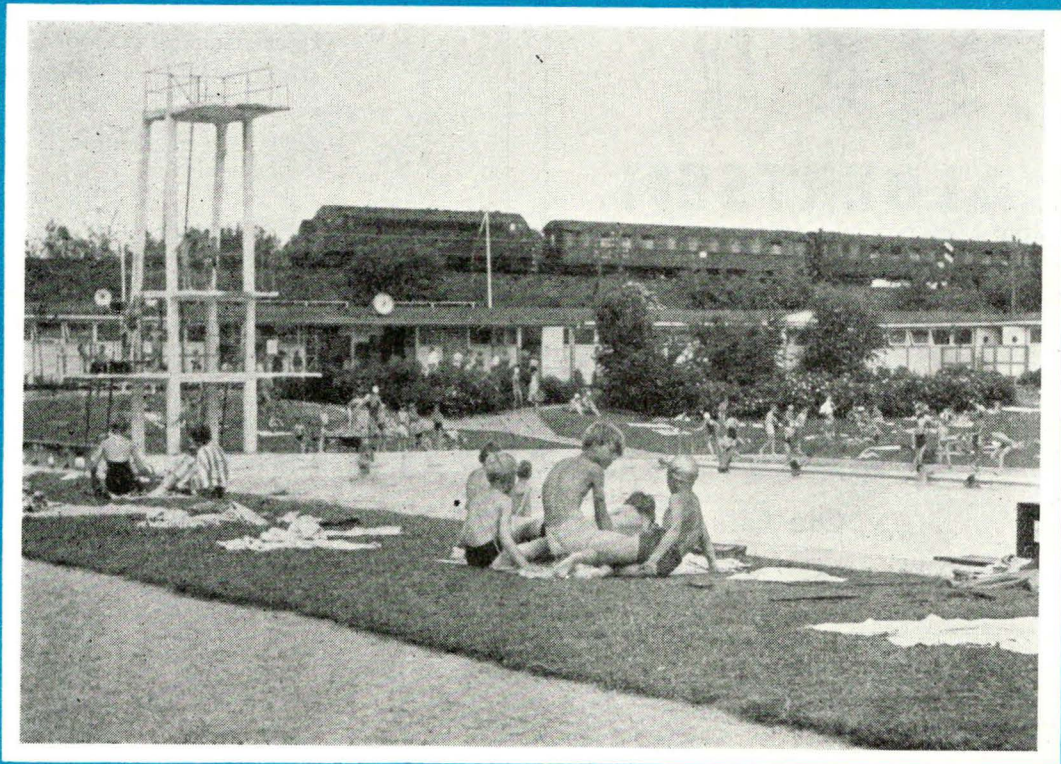


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 15 . 5. AUGUST 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor populære

10 Maaneders Familie-Konto



J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

BANDAGER

SYGEPLEJEARTIKLER

KIRURGISKE INSTRUMENTER

NYROP & MAAG A/S

KØBMAGERGADE 43, KØBENHAVN

AMAGERBROGADE 7, KØBENHAVN

KLAREGADE 7, ODENSE

SØNDERALLE 5, AARHUS

FIRMA

OLAF M. SØRENSEN

v/ Ole Laur. Sørensen - Aut. elektroinstallatør

Lindegade 40 - CHRISTIANSFELD - Telefon 6 12 30

ALT TIL ELEKTRICITET

* * *

Alle elektriske installationer udføres

Svagførearrangementerne 1959



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 15 - 59. ÅRGANG
5. AUGUST 1959



Indhold:

Svagførearrangementerne 1959 . . .	271
Vejlekassens repræsentantskabs- møde	272
Busbefordring i London	274
Lokomotivfører Dulles	278
Musikfesten i Nancy	279
Frontruden	280
Jernbaneskolen	281
Under DLF	281
Statsbanepersonalets Sygekasse .	282
Personalia	282
Medlemslisten	282
Nye adresser	282

Forsidebillede:

Tog 23 passerer Odense Friluftsbad.

Foto:

Lokomotivfyrbøder Villy Olsen,
Odense.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

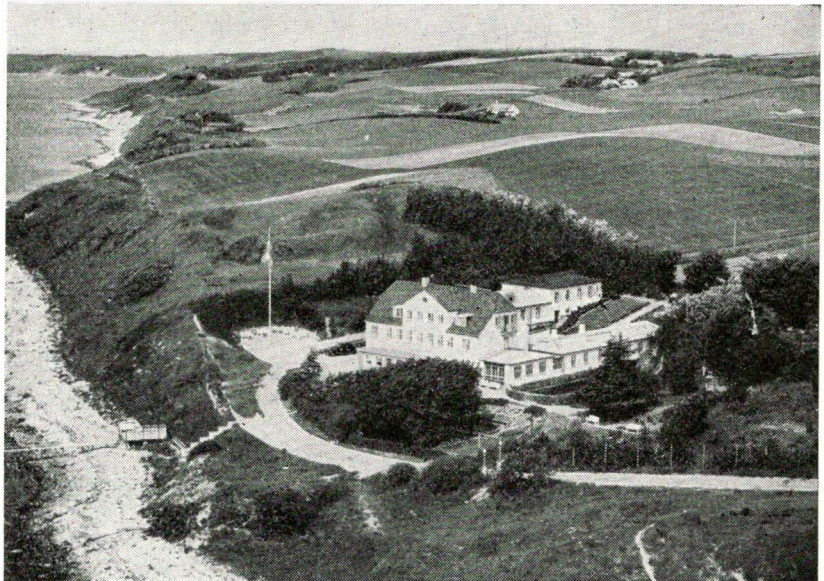
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.

Annonce-ekspedition:

Stuiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.



Ferie- og rekreativshjemmet på Røsnæs

Forberedelserne til dette års svagførearrangementer er i fuld gang. Svagføre er udtaget til de to ophold, der foranstaltet af Dansk Jernbane Forbund og Dansk Lokomotivmands Forening, henholdsvis i tidsrummet 8.-15. august i Feriebyen, Middelfart, og 31. august-7. september på DLF's feriehjem på Røsnæs.

Til opholdet i Feriebyen er udtaget 6 svagføre fra Ålborg, 6 fra Randers, 4 fra Struer, 20 fra København, 10 fra Odense og 4 fra Vejle. Til opholdet på Røsnæs er udtaget 10 svagføre fra Århus og 40 fra København.

Det er påskønnelsesværdigt, at der gøres en indsats for de svagføre, der så sandelig trænger til en opmuntring i en ikke al for opløftende tilværelse; men grundlaget for overhovedet at komme til at arrangere disse 8 dages ophold hviler først og fremmest på de mange forstående, som giver sit bidrag, stort eller lille, til vore indsamlinger, og troen næres på, at det heller ikke fremover skal komme til at skorte på støtte fra medlemmerne, som har vist stor offervilje.

De enkeltes bidrag er blevet til store beløb, der har skabt megen glæde blandt de svagføre, som for manges vedkommende frister en kummerlig tilværelse. Mangen en solstålehistorie kunne berettes fra et sådant 8 dages ophold, men lad det være. Hovedsagen er, at denne opgave løser et behov, en hjælp til næsten.

Vort håb skal være, at vejrliget under arrangementernes afvikling må skikke sig vel, så solen kan yde sin tribut, og de svagføre samle en lille kraftreserve til vinterens mørketid. Der er intet så godt for legeme og sjæl som kontakt med naturen i sommer og sol. Tilbage i den mørke stue og byens larm er der minderne at tære på. Vi raske bør glæde os ved godt helbred, men knapt skønnes på det i det travle jag.

Husk dette, når du ser indsamlingslisterne derude i afdelingerne, og giv dit bidrag med bevidstheden om taknemmeligheden, den svagføre føler for at slippe ud til oplevelsen.

Ved indtrædelse inden det fyldte 24. år	5	portioner
» » » » » 25. »	4½	»
» » » » » 26. »	4	»
» » » » » 27. »	3½	»
» » » » » 28. »	3	»
» » » » » 29. »	3	»
» » » » » 30.-34. »	2	»
» » » » » i det fyldte 35. år og derover	1	»

Overgang fra reglerne i nuværende paragraf til kontingentbetaling efter § 17 og dermed følgende udbetaling af begravelseshjælp efter § 6 og 19 og omvendt kan ikke ske efter 31. december 1959.

§ 20 ændres til § 21.

§ 21 ændres til § 22.

§ 22 ændres til § 23.

Ny § 24. Nærværende bestemmelser har gyldighed fra 1. januar 1960, idet grundsummen (§ 6) ved dødsfald i kalenderårene 1960, 1961, 1962, 1963 og 1964 udbetales efter følgende regler:

Når medlemmet er	udbetales pct. af grundsummen
over 70 år	75
mellem 65-70 år	80
mellem 60-65 år	85
mellem 55-60 år	95
under 55 år	100

Formanden redegjorde for forslagene, der har til hensigt gennem en kontingentforhøjelse fra 1 til 2 kr. pr. måned, at sætte begravelseshjælpen op til et beløb, der svarer til udgifterne ved en begravelse i dag.

En redegørelse har to gange været indrykket i fagbladene sammen men en blanket, hvorpå medlemmerne kunne tilkendegive, om de ønskede at fortsætte medlemskabet på de gamle betingelser. Af vore 27.628 medlemmer har 1.602 tilkendegivet, at de ønskede dette, men det endelige tal må forudsættes at blive væsentlig lavere, idet flere af de pågældende medlemmer ved den endelige vurdering sikkert vil erkende, at de nye betingelser langt er at foretrække.

Medlemmerne vil gennem fagbladene, kredsformændene hhv. af forretningsføreren blive gjort nærmere bekendt med forslaget, hvis det gennemføres.

Efter en kort diskussion vedtoges samtlige ændringer enstemmigt ved navneopråb.

Ad 5) Næstformanden, lokomotivfører E. Greve Petersen, genvalgte. Forretningsføreren, overtrafikkontrollør M. S. Lyngesen, genvalgte.

Til revisor genvalgte pens. kontorchef Rud. Hansen, og til revisorsuppleant genvalgte overtrafikkontrollør Carl Andersen og nyvalgte pakhusformand A. J. Ludvigsen.

Ad 6 & 7) Honorarer og diæter fastsattes uændret.

Ad 8) Ingen ønskede ordet.

P. Højbjerg, sekretær

Til »Vejlekassen«s medlemmer

»Vejlekassen« rettede for nogle måneder siden henvendelse til medlemmerne med oplysninger om et eventuelt forslag om forhøjelse af begravelseshjælpen og kontingentet.

Da kun mellem 5 og 6 % af medlemmerne tilkendegav, at de i givet fald ville fortsætte under den hidtil gældende ordning, har styrelsen forelagt det

omtalte forslag for repræsentantskabet, der på sit møde den 15. juni d. å. enstemmigt vedtog det.

Herefter træder pr. 1. januar 1960 følgende bestemmelser i kraft:

Kontingentet: 2 kr. pr. måned.

Begravelseshjælp ydes efter følgende skala:

Alder v. opt.	Grundsum kr.	Bonus kr.	Ialt kr.
under 20 år	850	1000	1850
fyldte 20 »	850	950	1800
» 21 »	850	900	1750
» 22 »	850	850	1700
» 23 »	850	800	1650
» 24 »	850	750	1600
» 25 »	850	700	1550
» 26 »	850	650	1500
» 27 »	850	600	1450
» 28 »	850	550	1400
» 29 »	850	500	1350
» 30-34 »	850	350	1200
over 35 »	850	100	950

Overgangsbestemmelse:

»Vejlekassen«s ældre medlemmer vil ikke komme til at bidrage med forhøjet kontingent i så lang tid som de yngre, og da de stærkt forhøjede dødsfalds-udbetalinger navnlig straks vil belaste økonomien stærkt, er efter indstilling fra aktuaren vedtaget følgende bestemmelser om udbetaling af begravelseshjælp i årene 1960-1964 (begge incl.):

Når afdøde 1. januar 1960 er	Reduceres grundsummen med
over 70 år	25 %
mellem 65-70 år	20 %
mellem 60-65 år	15 %
mellem 55-60 år	5 %
under 55 år	ingen reduktion

Bonusbeløbene udbetales fuldt ud.

Eksempelvis vil der i disse år ved et 61-årigt medlems død, når pågældende er indmeldt 24 år gammel blive udbetalt:

850 kr. ÷ 127,50 kr. + 750 kr. = 1472,50 kr. mod tidligere 900 kr.

Medlemmer, der ikke ønsker at deltage i den forhøjede udbetaling og kontingentbetaling, skal inden 1. november 1959 meddele dette til »Vejlekassen«. Meddelelsen, der må indeholde stilling, navn, tjenestested og medlemsnummer (-numre), kan indsendes til:

»Vejlekassen«, forretningsføreren, København H.

Styrelsen anbefaler medlemmerne at slutte op om de nye satser, der da formentlig inden længe yderligere vil kunne forhøjes.

P. H. Pedersen E. Greve Petersen
formand. næstformand

M. S. Lyngesen
forretningsfører.

NB.: De nye vedtægter og eventuelle manglende medlemskort kan rekvireres hos forretningsføreren.

Til ikke-medlemmer.

Meld Dem og Deres ægtefælle ind, mens tid er.

Henvendelse om indmeldelse til kredsformanden, Deres tillidsmand eller til forretningsføreren, København H.

Styrelsen.

Busbefordring i London

Man er tilbøjelig at betragte begrebet busser som noget, der kun hører nutiden til, og det vil sikkert derfor være med nogen forundring man erfarer, at *Londons almindelige Omnibus Selskab* for tre år siden kunne fejre sit 100 års jubilæum.

Mandag den 7. januar 1856 kørte den første af dette selskabs busser i Londons gader, og fra dengang til 1933 drev selskabet – populært kaldet »The General« – mere end halvdelen af Londons busser. I over ¾ århundrede var dette selskab Londons vigtigste bus-foretagende, og det system, man opbyggede, er i dag grundlaget for al bustrafik i London.

Der var busser i London allerede inden 1856. Den første bus ejedes af George Shillibeer, og hans 100-års dag fejredes i 1929. Men først og fremmest betød 1856 begyndelsen til moderne æra i Londons vej- og gade- trafik. Dette årstal betød overgangen fra små – oftest enkeltmands – busfirmaer, der kun kørte på de mest fordelagtigste strækninger i deres søgen efter kunder, til de større foretagender, ansvaret bedre bevidst.

»The General«-selskabet tog fra begyndelsen sit ansvar i bredeste forstand alvorligt. Heriblandt var først og fremmest inddragelse af overflødige busser, indførelse af regelmæssig busdrift og overholdelse

af de bekendtgjorte køretider. Yderligere søgte man på den ene eller anden måde samarbejde med andre busejere for ved aftaler og kontrakter at sikre publikum den bedst mulige betjening. Man tog endvidere det standpunkt, at nok skulle driften kunne svare sig, men overskuddet var mindre vigtigt end netop denne kundeservice, og man lavede et samarbejde med køreplaner, der tog hensyn også til myldretidstrafik og alle de mange faktorer, der spiller en umådelig rolle for en effektiv afvikling af personbefordringen. Og man var altid på jagt efter stadig bedre egnede køretøjer.

Det er her kun meningen at give en kortfattet oversigt over udviklingen indenfor dette det største London busfirma, og selv om der er alvorlige huller i vor viden, kan man dog se udviklingen klart.

Vi må helt tilbage til 1772, før vi hører om trafik i London, der kan henlede tanken på senere tiders busser. Et sådant køretøj havde plads til 12 passagerer i selve vognen og 16 på taget, men stort mere ved man ikke om dette transportmiddel. Det var vel nærmest en afart af postdiligencen, og den befordrede kun passagerer, der forund havde bestilt plads og var iøvrigt ikke baseret på bytrafik alene.

Den første bus – i vor opfattelse af

ordet – ejedes som omtalt af George Shillibeer, en engelskfødt vognmager, der havde boet i Paris, hvor han havde bygget vogne, og det var ham, der indførte ordet omnibus i det engelske sprog. Hans bus var trukket af tre heste og havde plads til 22 passagerer. Den var i enhver henseende bedre end de dengang eksisterende offentlige befordringsmidler, og hans priser var langt billigere. Indtil da havde de ovennævnte køretøjer, der mindede om postdiligencen, været de eneste offentlige køretøjer bortset fra hestedrosker.

Det vigtigste ved Shillibeer's bus var, at den kørte regelmæssigt på forud fastsatte tidspunkter ad bestemte ruter med 2-3 timers mellemrum – og at den tog passagerer med uden forud bestilt billet, – det var den vildeste form for service.

Men Shillibeer blev ikke længe i den restetrukne bus-branche. I 1834 overlod han den nye buslinie til sin kompagnon William Morton, og i nogle år drev han en rute mellem London, Greenwich og Woolwick. Her blev han dog presset af hård konkurrence – væsentligt fra dampbådene – og opgav forretningen til fordel for et job som bedemand, hvor han vel så en mere stabil levevej. Men han havde stadig en svaghed for transport af også de levende, og i 1841 udtog han patent på en rustvogn, hvor der var plads også til et antal passagerer. Mere end tredive år efter han havde opgivet sin busforretning gav han tegning til en ny bustype, der imidlertid ikke fandt større udbredelse. Men Shillibeer's oprindelige ide med busbefordring var sund og blev snart optaget af andre. Allerede i 1831 var der 90 lignende køretøjer på gaderne i London. Havde han selv haft mulighed for at sætte 50 busser igang, havde hans succes været sikret, men han begyndte med én og i løbet af det første år nåede han kun op på at eje 12.

I 1832 vedtog man en lov, hvorefter der skulle tilladelse til at drive busforretning i London, og der skulle også bevilling til at være kusk og

Den sidste hestetrukne London-bus (1914).



konduktør. Men dette var kun formelle regler. I realiteten kunne enhver starte et busforetagende, da kontrollen var lig nul. Og køretilladelser gav politiet til enhver uden at undersøge hans kvalifikationer først. Hvis man blot havde et godt omdømme, var sagen i orden. Der var ingen kontrol med billetpriser, gaderuter eller køretider, men der skulle dog være et skilt med billetpriser inden i vognen. De mest typiske busforretninger i den tid ejede en eller to busser, og det var gerne ejerne selv, der kørte dem – der var ikke noget i vejen for, at de kunne være næringsdrivende på andre felter samtidigt. En kendt bustype var den såkaldte »Caledonian« fra 1830'erne – de blev senere opkøbt af brødrene E. og J. Wilson, og da dette busfirma blev optaget i »The General«-selskabet, forsvandt den sidste forbindelse med Shillibeer-perioden.

Indretningen af busserne var mere end spartansk, der var normalt plads til 12 passagerer inden i vognen og de sad så tæt som sild i en tønne. På grund af de smalle gader gik man ret hurtigt over til kun at anvende to heste i stedet for som tre ved siden af hinanden. For at følge med trafikudviklingen var det nødvendigt at gøre vognene større og det kunne bedst lade sig gøre ved at bygge i højden. I 1840'erne begyndte man at anbringe passagererne på vognens tag, og efterhånden gik man også i gang med at tage mere hensyn til passagerernes behagelighed. Kontrollen med betaling og passagerantal var et stort problem lige til slutningen af forrige århundrede, da man begyndte at benytte billetter. Utallige er de historier og vittigheder, der opstod omkring disse første primitive London-busser, men de har igennem tiderne sat deres præg på det london-ske bybillede, som vi kender det i dag med to-etagers busser som det altoverskyggende transportmiddel i byens gader.

»The General«-selskabet var af fransk-engelsk oprindelse. Det var i Paris omnibussen først så dagens lys

i 1662, indført af Blaise Pascal, og det var i Paris Shillibeer fik sin ide til den første London-bus. »The General«s første officielle navn var »Compagnie Generale des Omnibus des Londres« med hovedkontor i Paris og opbygget efter fransk mønster og på de franske erfaringer. Der var ingen vanskelighed ved at skaffe kapital. Pariserne, der havde set deres egne busser succes, var mere end villige til at tegne aktier i det nye London-selskab, og det var helt i tidens ånd, at en stor del af fransk kapital i de tider var anbragt i udenlandske firmaer. Fire af de allerede eksisterende busselskaber i London arbejdede nærmest som agenter for det engelsk-franske selskab med at opkøbe ruter, vogne og udstyr fra de små private busejere.

Men pludselig var hele projektet ved at slå fejl. Det viste sig nemlig umuligt at få et monopol på de linier, de ville drive, og uden en vis sikkerhed var det alt for risikabelt at starte.

Sir Edwin Chadwick erklærede ved et møde i »Londons Kunst Selskab« i 1870, at han allerede i 1855 havde diskuteret Londons transportproblem med en franskmand, Foucaud, og at denne havde arbejdet med et projekt, hvorefter byens dampbåds- og gadetransport skulle koordineres i eet selskab – herunder også sporveje, når de engang kom. »London General Omnibus Company« var kun en lille del af dette projekt, der uvist af hvilke årsager al-

drig blev virkeliggjort. Det eneste positive i forbindelse hermed var, at »The General« investerede penge i »The Thames General Steamboat Company«. Således talte man om en sådan sammenslutning af Londons trafikmidler i ¼ århundrede, før det blev virkelighed.

»The General« gennemførte mange fremskridt – de såkaldte omstigningsbilletter efter fransk mønster, kontrol med passagerantallet. Nyt materiel blev indkøbt til afløsning af det forældede og alt for ubekvemme. Og man indførte kontrol med konduktører og kuske ved indførelsen af identifikationskort. Rekrutteringen af buspersonale fra Krimkrigen veteraner gav iøvrigt vittighedsbladet *Punch* noget at skrive om.

Og ikke mindst vigtig var indførelsen af regelmæssig drift og billetpriser underkastet stærk kontrol.

Desværre er køreplanerne fra dengang ødelagt – det er vel også tvivlsomt, hvor meget man gjorde ud af trykningen.

Skønt det nye selskab var fransk i sin oprindelse, var det i alle sine praktiske formål en britisk koncern. Tre direktører – to i London og en i Paris – var ansvarlige for selskabets politik og den daglige ledelse, og de engelske chefer havde under sig et antal distriktsledere. Rent driftsmæssigt var byen opdelt i ti distrikter; – iøvrigt tilbragte også den franske direktør en hel del af sin tid i London. Det franske navn beholdt selskabet dog kun til januar 1856.



En 1906 Wolseley.

Det nye selskab begyndte sin drift med 27 busser, men i løbet af få måneder nåede man op på 241 og hurtigt derefter på 384 – det var en rivende udvikling selv efter vor nutidige målestok. Samarbejdet med andre firmaer dækkede året efter 600 køretøjer og den investerede kapital var 8 000 000 kr.

Man udvidede virkefeltet til også at omfatte omegnslinier – man oprettede »hurtigbusser«, der med fire heste klarede kørselen til Barnet og Woodford, og man fik på disse ruter

blev gennemført en vis standardisering af vognenes bredde – af hensyn til de smalle gader – og disse mål har ikke ændret sig væsentligt siden da (2,00 m til 2,40 m). Man benyttede lettere materiale for at bringe vægten ned til det mindst mulige, og man indbyggede ventilation i vognenes tag. Kun på strækninger med større stigninger var man nødt til at benytte tre heste, men disse vogne var meget upopulære i den øvrige trafik.

Da man indførte de billige omstig-

Man indførte den såkaldte »bus-telegraf« – en klokke som den vi kender i dag i sporvognene – fra konduktøren til kusken. Man undgik herved, at passagererne – som tilfældet tidligere var – skulle prikke kusken i ryggen eller i ribbenene, når de skulle af.

I de tidligste år havde man indført reklame på busserne, og indtægten herfra gik nøjagtigt lige op med firmaets indkomstskat (ca. 35 000 kr.).

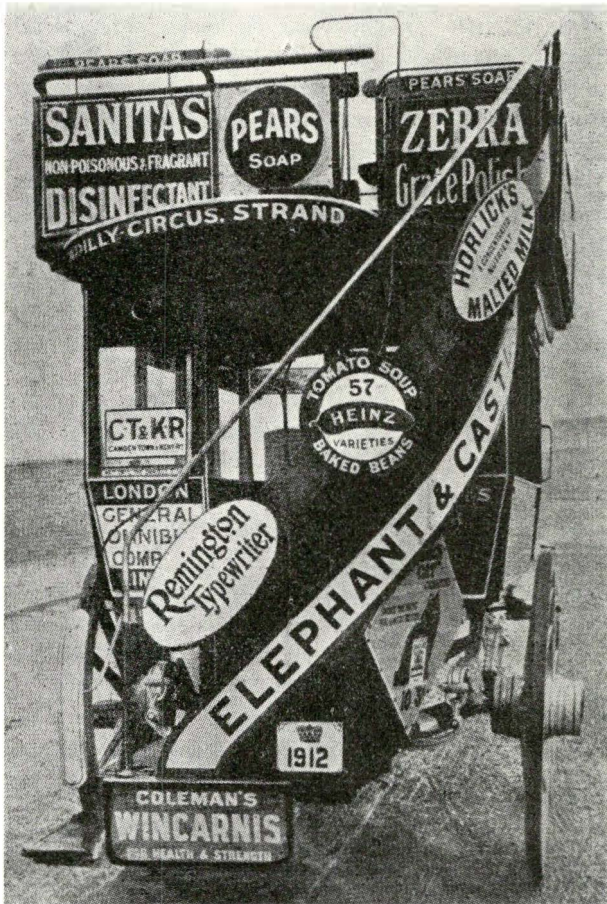
Der måtte naturligvis bygges store depoter rundt om i byen for at kunne forsyne hestene med ædelse. Det største var ved Bell Lane, hvor 1 800 heste dagligt blev bespist.

Efterhånden overtog »The General« selv bygningen af vognene – det oprettede værksteder for materiel og herunder også for seletøj og hestesko. Man centraliserede administrationen til kun at omfatte 8 bydistrikter og man indførte en art socialforsikring for personalet. Man bestræbte sig fra begyndelsen på at være en god arbejdsgiver.

Men man havde også alvorlige konkurrenter at slås med. I flere år var man truet af de små overlevende busejere og måtte ikke alene køre uden overskud, men måtte efterhånden sætte priserne ned og flere busser ind for at kunne hamle op med konkurrencen. Slagsmål mellem de forskellige firmaers kuske og konduktører hørte til dagens orden og det var anselige beløb man måtte betale i bøder.

Der opstod problemer for selskabet, da sporvogne og undergrundsbaner indførtes, og der blev også pålagt »The General« vejafgifter og en slags distriktstold og bompenge. Priserne på heste steg foruroligende – især under og efter den fransktyske krig (1870). Tidligere kostede heste omkring 500 kr. stykket, men nu steg de til omtrent det dobbelte. På dette tidspunkt købte selskabet omkring 1 500 heste om året, så der var virkelig tale om en anelig merudgift. Man regnede med, at hestene kunne anvendes som bus-trækkraft i fem år.

Imidlertid overvandt man disse vanskeligheder, selv om også andre



Reklamer på en bus fra århundredeskiftet (1900).

også koncession på postbefordring. Man har regnet ud, at datidens busser i gennemsnit kørte ca. 80 km om dagen – ialt ca. 38 000 km – og her til anvendtes ikke mindre end 5 800 heste, idet hver hest klarede omkring 20 km om dagen. Mere hestekyndige folk kan jo selv regne ud, hvad der blev anvendt af hvede, halm og hø. – Det var ikke småting!

Det store problem var dengang – som nu – at skaffe bedre og mere behagelige køretøjer, og til dette formål udskrev man konkurrencer hos vognbyggere over hele landet. Der

ningsbilletter havde man store besværligheder med at få publikum til at benytte dem. Londonerne var mistænksomme overfor dette nye – der måtte være noget galt, når man skulle betale 50 pct. mere for at benytte to linier!

Man indførte også rabatbilletter med 10 pct. rabat – de var til gengæld meget populære, og den første dag, dette salg åbnede, solgtes der mere end 10 000. De større forretninger benyttede ligefrem disse rabatbilletter som byttepenge for småbeløb overfor kunderne.

busselskaber blev oprettet – i flere år kørte man uden udvidelser af betydning. »The General« var dog økonomisk så velfunderet, at det i nogen henseende kunne kontrollere de konkurrerende firmaer, og der opstod et samarbejde mellem dem.

Det er bemærkelsesværdigt, at selskabet først efter mere end ti års eksistens havde sit første virkelige uheld med passagertransporten. En passager faldt ned af bussen og blev dræbt, og selskabet måtte betale en stor erstatning til enken. På dette tidspunkt havde »The General« transporteret over 400 millioner passagerer.

Lad være, at de hestetrukne busser ikke var særlig populære som transportmiddel, men artikler i datidens aviser siger tydeligt, at busplagen formindskedes væsentligt i »The General«s regime – man gik endda så vidt som at fastslå, »at dette selskabs busser betjente kunderne særdeles effektivt og at man kunne komme fra sted til sted både i byen og dens forstæder hurtigt og bekvemt«.

Der var selvagt utroligt store driftsomkostninger. Man regner med, at ca. 90 pct. af indtægterne gik i den daglige drift og heraf alene halvdelen til hestefoder. Man var således særligt afhængig af vejret og dets indflydelse på høsten. Stigning i foderpriserne på grund af dårligt vejr var intet mindre end en katastrofe. Også hestenes gødning skulle regnes med i slutregnskabet ved årsopgørelserne. Havde det været et dårligt år for landmændene, havde disse ikke råd til at købe gødningen, og der blev en alvorlig mangel i indkomsterne. Disse faktorer kan synes lidt ejendommelige og let komiske i vore øjne i dag, men dengang var det dyb alvor – og det var efter datidens forhold store værdier, der stod på spil.

Datidens buspublikum havde ikke den lettelse, at buslinierne var nummererede. Dette indførtes først med motorbusserne i begyndelsen af dette århundrede, men man klarede sig nogenlunde med vognenes farver eller kuskenes navne. Der var heller ikke faste stoppesteder før omkring året 1870, bussen stoppede, når der var passagerer at tage op eller sæt-



Kusk og konduktør i 1875.

te af. Man holdt både ind til højre og venstre side af gaden alt efter behov, men senere indførtes ved lov, at man kun måtte holde i gadens venstre side (der er jo venstrekørsel i England).

Abningen af verdens første elektriske undergrundsbane i London i 1890 fik »The General« til at indse, at også dette selskab måtte tage nye metoder i brug i konkurrencen med de hurtige og bekvemme nye transportmiddel. Det var helt sikkert, at de hestetrukne busser var forældede, men man kunne ikke rigtigt se, hvilken trækraft man så skulle benytte i stedet.

Man havde i 1889 eksperimenteret med en elektrisk vogn, og der gik otte år, før man igen så et sådant køretøj. Det var en 10 personers vogn med dobbeltmotor, der blev drevet fra 72 akkumulatører. Den kørte en kort tid i 1897 som bus, men var en komplet fiasko. En to-dækker dampbus blev sat i drift 1899, og samme år viste den første benzindrevne bus sig i gaderne. Det var en 26 personers to-dækker, et tysk Daimler-fabrikat, og den havde mere succes end de førnævnte køretøjer. I årene 1902–03 blev endnu en benzinbus sat i drift – det var en Cannstätt-Daimler og det var den første bus i England, der blev udstyret med gummiringe.

Det er vanskeligt at følge hele ud-

viklingen i disse år, da en effektiv registrering manglede, men en masse eksperimenter må sikkert være mislykket.

Men tro nu ikke, at de hestetrukne busser blev taget ud af drift – så sent som til 1914 benyttedes dette transportmiddel, og mange af vognene blev bygget om med benzinmotor i automobilets spæde begyndelse.

I 1904 satte »The General« en sum på 400 000 kr. til side til eksperimenter med motorbusser, men i virkeligheden var alle de første forsøg rene fiaskoer. Men i 1905 havde man nået så gode erfaringer, at man mente tiden var inde til at sætte sving i motorbusserne.

Formanden for selskabets bestyrelse sagde i denne forbindelse, at han ikke troede firmaet ville tjene flere penge med motorbusser end med de hestetrukne, men de ville sikkert bedre kunne medvirke til en løsning af Londons trafikproblem.

Året 1905 var et vendepunkt i mekaniseringen af Londons trafik. Midt på året bestilte »The General« 50 tyske busser af fabrikat *Büssing* og kort herefter 54 stk. *De Dion*, og man gik i gang med bygning af garager. Kuskene lærte bilkørselens vanskelige kunst og ved årets slutning var der over 200 motorbusser i London. Tre år senere over 1000. Og fem år senere – i 1913 – mere end 3000. Dette var en hurtig udvikling, men de første år efter mekaniseringen var ingen spøg – hverken for selskaberne eller passagererne. Man har påstået, at denne udvikling forløb alt for hurtig til at være sund.

Den senere udvikling i mekanisering af busser er næsten analog med selve automobilets udviklingshistorie – og den skal vi på dette sted ikke komme nærmere ind på. Den er vel iøvrigt også kendt af alle gennem litteratur og artikler i fagpressen, at det kun vil være få enkeltheder, der kan interessere entusiaster på dette felt.

Fremtidens busser vil næppe i vor tid komme til at byde på større overraskelser – det skulle da være, om de blev atomdrevne – men herom mere, når vi engang er så vidt.

Jørgen Petersen.

Lokomotivfører Dulles

Her fortælles en morsom historie om USA's nys afdøde udenrigsminister John Foster Dulles, der havde jernbaner som hobby og ofte stod på maskinen foran de store tog som »æres-lokomotivfører«



John Foster Dulles: Således var der ikke mange, der så ham, iført lokomotivførerens uniform. Således modtog han lokomotivmændenes deputation i sit kontor i Washington i fjor, da han fik overrakt sit model-lokomotiv.

Da Amerikas udenrigsminister John Foster Dulles døde, blev der skrevet mange smukke ord om ham. Og der kan vist næppe herske tvivl om, at han har ydet en stor indsats på den post, hvorpå præsident Eisenhower havde sat ham. Det fortælles om ham, at han allerede fra barn drømte om at blive sit lands udenrigsminister, idet både hans bedstefader og hans onkel havde indtaget disse poster. Bedstefaderen så langt tilbage som i 90'erne, og onkelen under den første verdenskrig. Adskillige vil endnu huske onkelens navn, Ro-

bert Lansing, som blev kaldet til udenrigsminister af præsident Wilson, denne vidtskuende og idealistiske præsident, der grundede Folkenes Forbund, verdensorganisationen før De forenede Nationer.

Der var altså tradition i Foster Dulles familie for udenrigsministerposten. Og han kom allerede som ung jurist ind i det diplomatiske arbejde, idet han som 19-årig var med som sekretær ved Fredskonferencen i Haag i 1907. Efter den første verdenskrig tog Wilson og Robert Lansing ham med til fredskonferencen i Versailles. Men først ca. 30 år senere blev det rigtig alvor. I 1947 var han med til det berømte udenrigsministermøde i Moskva, hvor han spillede en stor rolle ved udarbejdelsen af NATO's statutter. Han var med ved udarbejdelsen af den japanske fredstraktat i 1951, og det faldt ganske naturligt, at Eisenhower gjorde ham til udenrigsminister, da han i 1953 overtog posten som Amerikas præsident.

Men når jeg således opridser Dulles diplomatiske data i dette blad, er grunden den, at Dulles, hvad vist de færreste ved, følte sig stærkt knyttet til jernbanerne og måske i ganske særlig grad til lokomotivmændene.

Herom fortæller min gode ven, »Daily Herald«s diplomatiske medarbejder, W. M. Ewer, bl. a.:

Dulles hobby var jernbanerne. Meget få vidste det. Men af og til kom det frem. Som dreng var en af hans drømme at blive lokomotivfører, en drøm som dog livet senere hen rent ud sagt aflivede. Men han bar på denne kærlighed hele sit liv. Jeg har ikke selv set det, men det er blevet mig fortalt, at han i sit hjem i Washington havde indrettet det vidun-

derligste modelbane-anlæg, man overhovedet kunne tænke sig. Her tilbragte han mange lykkelige timer, og han lagde køreplaner for sine tog så nøjagtigt, som drejede det sig om de største udenrigske problemer.

Hædret af lokomotivmændene.

Men han kunne ikke nøjes med modelbanens verdensfjerne leg. Allerede for mange år siden fik han lov til at være med på lokomotivet på nogle af de store tog, det var mens dampen og kullene endnu var fremherskende på Amerikas baner. Han anskaffede sig den kendte amerikanske lokomotivfører-uniform med halstørklæde og blød kasket med skygge. Og så entrede han maskinen og oplevede måske nogle af sit livs mest vidunderlige øjeblikke sammen med de »rigtige« lokomotiv- og jernbanemænd. Det siges, at han adskillige gange, når det har trukket op til konflikter ved banerne i USA, har spillet en mæglerens rolle bag kulisserne, og hvor hans sympatier da var i striden mellem de rige jernbaneselskaber og mændene turde det være overflødigt at spørge om.

Hans interesse for banerne og batternes folk gjorde ham naturligvis til lidt af en helt blandt jernbanefolkene, måske særlig blandt lokomotivmændene, som ubestridt stod hans hjerte nærmest. Dette gav sig så sent som i 1958 det smukke udslag, at en deputation fra lokomotivmændenes organisation overrakte ham et modellokomotiv, der skal være et af verdens vidundere i denne branche. – Yderligere – fortæller W. N. Ewer – udnævnte lokomotivmændene ham til »æres-lokomotivfører« og dermed til æres-medlem af lokomotivmændenes organisation.

Ewer tilføjer, at denne sidste udnævnelse ikke har kunnet bekræftes. Men hvorfor skulle det ikke passe?

Spectator.



Musikfesten i Nancy, Frankrig

d. 27. og 28. juni 1959

Jernbaneorkestre fra 10 lande: Belgien, Danmark, Frankrig, Holland, Italien, Luxembourg, Sverige, Schweiz, Tyskland (Vest-) og Østrig var inviteret til musikfest i byen Nancy, Loraines hovedstad.

Musikfesten var arrangeret af byen Nancy og den franske forening UAICF (et forbund for kunstneriske og intellektuelle jernbanefolk og er en underafdeling af FISAIC, den internationale federation for samme formål). Som repræsentant for DJIF og Danmark deltog Centralværkstedets orkester, Århus. Invitationen fik vi efter en forespørgsel fra hobbyafdelingen, om det var muligt at deltage. Det blev muligt, fordi et af de inviterede orkestre havde meldt afbud. Vi her i Danmark er jo ikke medlem af den internationale FISAIC, hvorigennem indbydelserne er udsendt. Da deltagelsen i festen var en afgjort sag, måtte orkestret gå i stærk træning; tiden var begrænset.

Torsdag den 25. juni startede orkestret med Nordpilen sydpå og ankom til Nancy den 26. kl. 13,24 og blev modtaget på banegården af præsidenten for UAICF region Est, hr. P. Burin og Nancy's viceborgmester, hr. Huriet. Hr. Burin udtalte håbet om, at man ville få udbytte og glæde af at deltage i denne musikmanifestation som er den første af denne art. Hr. Huriet bød velkommen til byen Nancy som dennes gæster.

Efter modtagelsen blev vi ført til vort hotel, hvor der var gode senge (dog ikke så store som hangarskibe, som dirigenten, Willy Christensen, udtrykte sig). Eftermiddagen svandt med lidt hvil og rengøring af ens person. Kl. 19,15 blev vi kørt med egen bus til Gentilly, hvor der spistes. Jo, her var en halv liter rødvin til hver, og trods advarsel troede de fleste, det havde samme virkning som saftvand. Humøret var højt, da vi forlod spisesalen, hvor alle orkestre spiste, ialt ca. 1000 deltagere.

Næste dag den 27. var der musik for alle pengene. Orkestrene blev ført til forskellige pladser i byen, hvorfra marcheredes til rådhuspladsen »Place Stanislas« (navn efter den sidste hertug i Lorraine). Alle orkestre mødte med »maskotter«, børn eller voksne klædte i folkedragter. Efter opmarch

foran rådhuset spillede det franske orkester fra Vesoul tre hymner: Le Garde à Vous, Au Drapeau og La Marseillaise. Efter dette blev vi ført ind i rådhuset, hvor borgmesteren, hr. Pinchard, bød velkommen, og komiteens præsident bød velkommen og forklarede formålet med dette arrangement: skabe kontakt mellem landene og til dette formål skulle alle jernbanemænd fra alle nationer bidrage – ikke alene med musik, men også med al anden kunst, kultur og sport. Efter disse taler blev der serveret champagne.

Samme dags aften blev der musiceret i parken Pépinière, hvor en musiktribune med plads til ca. 125 mand findes. Og man må sige, at der blev præsteret god musik. Mange orkestre mødte med 50–70 mand. Efter mit og fleres skøn, var italienerne dem med mest musik i. Det var fænomenalt, hvad de kunne yde. Mange lyttere udgød tårer af rørelse.

Den 28. kl. 11,00 var der nedlæggelse af blomster ved monumentet for dræbte jernbanefolk.

Om eftermiddagen var der atter parader gennem byen. Langs de lange strækninger stod tusinder og atter tusinder af mennesker, som belønnede orkestrene med klapsalver. Efter parademarchen samledes orkestrene på Pépinière sportspladsen, hvor der var mindst 25.000 lyttere.

Samme dags aften spillede i Pépinière Auditorium, men da svigtede publikum på grund af øsende regnvejr.

Efter middagen søndag blev alle dirigenter og formænd kaldt til et lille møde med komiteen, og ved dette blev overrakt et diplom for deltagelsen. Diplomet er tegnet af fru Bergeron, hvis mand er sekretær for UAICF.

Efter aftensmaden sidste aften fik vor Esperantotolk, frk. Odette Estrade, overrakt en stor dukke i dansk folkedragt, som vi fik døbt Viliane, fordi både dirigent og formand hedder Villy. Ved samme lejlighed fik vi opklaret, at hele orkestret er far til den. De to mandlige førere fik hver en buket blomster med til konen.

Samme aften kaldte vi på UAICF's ledelse for at overrække en i sølv forarbejdet faneplade med Århus byvåben som gave fra vor borgmester i Århus.

Mandag den 29. kl. 11,15 mødte vi i kantinen til middagsmad, inden afrejsen kl. 13,22. I Strassbourg havde vi et ophold på ca. 4 timer, og aftensmad havde vi bestilt til kl. 18 i kantinen. Det var det sidste måltid i Frankrig, og vist det, der smagte bedst, men det eneste, vi betalte for.

Det mest forunderlige ved dette arrangement var, at alt var gratis: hotel, mad, kørsel med busser fra og til de forskellige pladser.

Generalpræsidenten for FISAIC, hr. Mollion, kaldte på mig for at få oplysning, om vi i Danmark ikke snart kan tilslutte os FISAIC. Vi er ved at være det sidste land, som ikke er tilsluttet. Jeg kunne selvfølgelig ikke love ham noget bestemt. Men lovede, at det skulle blive forelagt på vort næste repræsentantskabsmøde. – Forøvrigt takkede jeg ham, fordi der var givet os lejlighed til at deltage i både musikfesten, kunststudstillingen i München og fotokonkurrencen i Schweiz, skønt vi ikke er medlem.

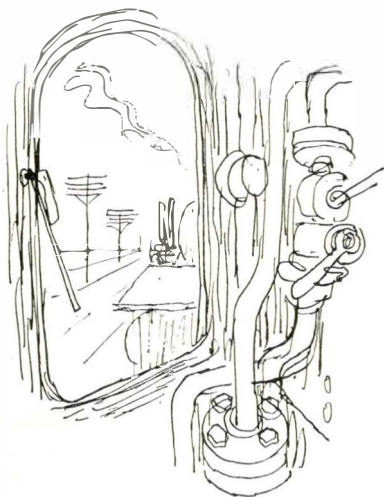
Af ærgrelser havde vi ikke mange. Kun havde de tyske baner ikke indsat den bestilte vogn i det rigtige tog, så det kneb med plads fra Strassbourg til Frankfurt/M, hvor man satte en vogn ind.

Ligeledes var der kvaler med forsendelsen af større instrumenter gennem Tyskland. Man ville ikke sende dem længere end til Flensburg, hvor en mand måtte blive og vente på ankomsten af de som rejsegods forsendte instrumenter.

Men det var en oplevelse af rang. – Og lige til sidst vil jeg tilføje, at alt i Frankrig for vort vedkommende var ordnet ved hjælp af Esperanto, hvis betydning vist anerkendes af alle deltagere fra orkestret, som beviste dette ved at overrække undertegnede en gave bestående af en flaske fransk likør iklædt en beskåret vinstok som tak for hjælpen.

Johs. Christoffersen.

Frontruden



British Railway moderniseres

Elektrificeringen af adskillige strækninger i England er i fuld gang sideløbende med indførelse af diesel-elektrisk drift, og det er ikke småpenge, der skal bruges hertil. Alene på den 50 km lange strækning mellem Manchester og Creve skal 88, skriver otteogfirs broer ombygges, således at de bliver højere af hensyn til anbringelse af ledningsnettet. Et nyt signalsystem skal indføres, stationer og perroner ændres og adskillige tunneller konstrueres, hvilket kræver nedrivning af ejendomme af hensyn til den mest formålstjenstlige beliggenhed.

Et nødvendigt led i moderniseringen er også uddannelsen af personale til de nye driftsformer. Til opfyldelse af dette krav blev i oktober måned sidste år indrettet en tip top moderne skole i Southampton med plads til 50 elever. Skolen ligger på centralværkstedernes grund og vil hovedsagelig blive anvendt til unge jernbanemænds uddannelse. Omskoling af ældre nuværende jernbanemænd er også på programmet, og for eksempel kan nævnes, at 400 lokomotivførere fra dampdriften skal møde til et tre ugers kursus på en skole, der udelukkende er indrettet med dette formål for øje. Denne skole ligger i London, og undervisningen bliver af teoretisk art omfattende elektrisk og diesel-elektrisk materiale.

ITF journal.

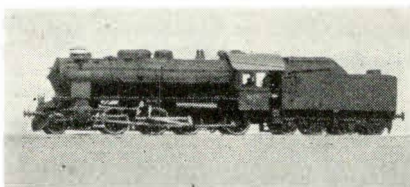
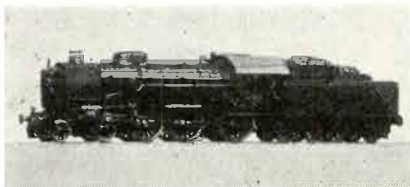
MOROP-kongres

Sammenslutningen af europæiske modeljernbaneklubber m.fl. har i dagene 18.-21. juli d. å. afholdt kongres i København og i forbindelse hermed arrangerede DSB to udstillinger.

Den ene omfattede modeller af lokomotiver og vogne på Københavns Hovedbanegård. Modeller fremstillet af medlemmer i danske modelbaneklubber samt fra Jernbanemuseet.

Den anden udstilling var arrangeret på Østerport station, hvor både fortidigt og nutidigt jernbanemateriel var oprangeret til beskuelse for et meget interesseret publikum.

Af det udstillede kan nævnes lokomotiverne litra H nr. 40 fra 1868, litra P nr. 125, som i sin tid gik på Thisted-banen, litra P og E. Flere ældre lokomotivtyper og jernbanevogne.



Det nyeste materiel, såsom MY og MT, gods- og personvogne, var ikke taget med under hensyn til det stærke behov for dem i juli måned, der er en af statsbanernes travleste måneder.

Statsbanerne har rundt om i maskindepoterne stående meget mere rullende materiel tilhørende Jernbanemuseet, men den begrænsede udstillingsplads tillod ikke et større opbud, hvorfor man måtte savne mange interessante ting.

Fjernsyn om toggang på Londonstation

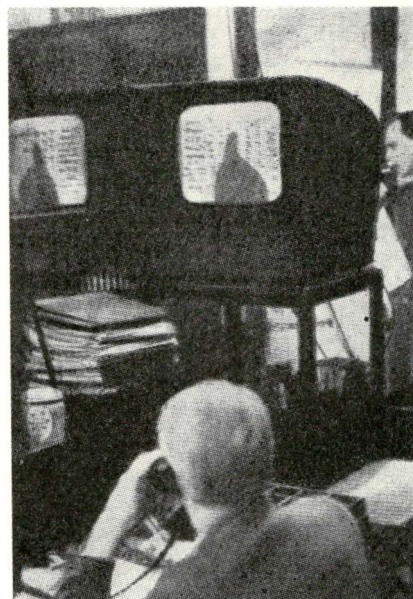
Det nyeste nye på teknikkens område i togbetjening er netop indført af British Railways på den kendte station King's Cross i London. Det er intet mindre end fjernsyn, som giver det lokale togkontor og informationskontorets personale meddelelser om toggangen, forsinkelser m. v. til oplysning også for publikum.

Systemet er konstrueret af firmaet Decca Radar og har fået navnet »Deccafax«. Tidligere modtog inspektionskontoret og informationen på King's Cross telefonmeddelelser om toggangen på hovedlinierne fra Peterborough, Hitchin og Hatfield, men efter at fjernsynsordningen bestod sin ildprøve under den store påsketrafik, er man nu helt gået bort fra telefoniske meddelelser om toggangen. Fjernsynsordningen virker på den måde, at materialet sendes fra en hoved-kommandopost til modtagerapparaterne i de respektive kontorer. Det foregår ikke ved hjælp af fjernsynskameraer, men derimod gennem en fotoelektrisk celle i forbindelse med teknikken for billedoverførelse.

Endnu er det vanskeligt at skelne fjernsynsbilleder ved dagslys, men man arbejder i England på at fremstille en billedskærm, som kan bruges om dagen og forstørre skriften på en sådan måde, at et apparat kan opstilles på hver perron på King's Cross, så de rejsende selv kan aflæse oplysningerne om deres tog.

Vort billede er taget på den engelske stations togkontor og viser en fjernsynsmodtager, hvor en hånd peger på et bestemt togs ankomsttid. Man har høstet overordentlig gode erfaringer med den nye teknik, og det varer sikkert ikke længe, før den bliver indført af andre jernbanelande.

Spor-hunden.



Jernbaneskolen

Virksomheden i 2. halvår 1959.

For det kommende halvår er der fastlagt følgende undervisning i motoruddannelse af lokomotivpersonalet.

Instruktion til motoruddannelse:

København: 11.–14. august.
» : 10.–14. september.
Århus : 14.–18. august.
» : 28.–31. oktober.

Selve motorkursus finder sted således:

København: 15. september–17. oktober.
Eksamen 19.–20. oktober.
» : 12. november–15. december.
Eksamen 16.–17. december.
Århus : 18. september–21. oktober.
Eksamen 22.–23. oktober.
» : 2.–18. december og 4.–19. januar
1960.
Eksamen 20.–21. januar.



40 års jubilarer

Mandag d. 17. august 1959 kan lokomotivfører J. V. Jensen, Randers, fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand.

J. V. Jensen begyndte som aspirant i Kalundborg juli 1919, blev håndværker sammestid august 1920, forfremmet til lokomotivfyrbøder på Gb 1. november 1920, motorfører II i Viborg januar 1938, motorfører I i Randers maj 1938, lokomotivfører i Ålborg juli 1941 og sluttelig forflyttet tilbage til Randers i februar 1942.

I de godt 21 år, J. V. Jensen har været i Randers, har vi lært ham at kende som en dygtig og interesseret lokomotivmand, en god kammerat, et fint og nobelt menneske med mange gode egenskaber, som i et utal af tilfælde er kommet lokomotivmændene til gode.



Som organisationsmand er J. V. Jensen velkendt, idet han altid har deltaget aktivt i foreningsarbejdet, og i

mere end 10 år har været formand for Randers lokomotivførerafdeling og sidder stadig i bestyrelsen, hvor vi yngre har stort udbytte af J. V. Jensens mange og rige erfaringer.

Det er ikke alene indenfor foreningen, at der høstes af J. V. Jensens arbejdskraft, idet J. V. Jensen også varetager hvervet som kørelærer i motordriften, hvor eleverne sætter stor pris på Jensens måde at lægge problemerne frem på.

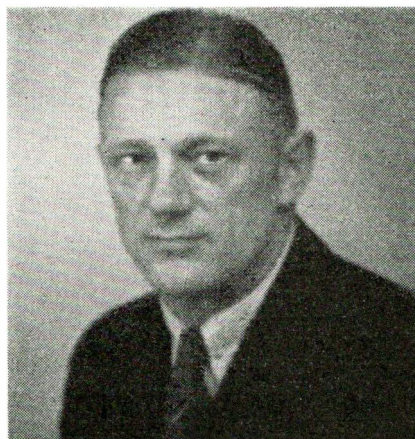
Sluttelig skal nævnes, at Jensen er vor repræsentant i signalkommissionen, et arbejde som i de senere år har været særdeles krævende.

Randers lokomotivførerafdeling sender her sine hjerteligste hilsener og lykønskning med tak for mange års godt og loyalt samarbejde i D. L. F.'s tjeneste.

Vore bedste ønsker for dig og din familie i fremtiden.

M.

Mandag den 17. august 1959 kan lokomotivfører A. Hansen, Randers, fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand.



A. Hansen begyndte som håndværker i Viborg 1919, forfremmet til lokomotivfyrbøder i november 1920 med station i Ringkøbing, forflyttet til Assens maj 1921, til Haderslev november 1928 og til Esbjerg januar 1931.

Blev udnævnt til motorfører II i Viborg januar 1938, motorfører I i Randers maj 1938. Forfremmet til lokomotivfører i Frederikshavn juli 1941 og efter en mellemlanding i Langå forflyttet tilbage til Randers februar 1942.

A. Hansen er kendt som en rolig og stabil lokomotivmand, dygtig og interesseret i sit arbejde. A. Hansen har været med i hele motordriftens opvækst, og denne driftsform har hele hans interesse.

I Randers sætter vi særdeles stor pris på A. Hansen som menneske, kollega og kammerat.

Dansk Lokomotivmands Forenings ve og vel ligger Hansen stærkt på sinde, og vi kan altid regne med Hansen til vore møder, og når vi fester møder A. Hansen med hele familien.

Randers lokomotivførerafdeling sender hermed sine hjerteligste hilsener og lykønskning på jubilæumsdagen med tak for trofasthed overfor D. L. F.

Vore bedste ønsker for dig og din familie i fremtiden.

M.

Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved lokomotivfører J. L. Niensens død og begravelse. Tak for fanens tilstedeværelse.

Alvine Jensen, Roskilde.

Min bedste tak for venlig opmærksomhed til mit 40 års jubilæum.

*K. Albeck,
lokomotivfører, Roskilde.*

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes.

*K. F. Jensen,
lokomotivfører, Vejle.*

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

*A. L. Hansen,
lokomotivfører, Århus.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*G. Bagger,
lokomotivfører, Gb.*

Enhver form for opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Udrejst.

*A. V. Andersen,
lokomotivfører, Næstved.*

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes, bortrejst.

*J. K. Jensen,
lokomotivfører, Struer.*

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

*N. C. Plougmann,
lokomotivfører, Århus H.*

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes.

*P. M. Kjeldgaard-Pedersen,
lokomotivfører, Viborg.*

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*A. E. J. Mogensen,
lokomotivfører, Vejle H.*

Statsbanepersonalets sygekasse

Jernbanelæge Max Petri (4 A lægedistrikt), Kastelsvej 1, er bortrejst fra 27. juli-23. august d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Heiberg, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale.

Konsultationstid: kl. 13-14, lørdag kl. 11-12.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige ørelæger fra 1. august d.å. antaget dr. H. H. Ohrt, Ålborg.

Dr. Ohrt afholder konsultation Boulevarden 4, 2., hverdage kl. 12-15, lørdage dog kl. 10-12.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-7-59.

Lokomotivfyrbøder:

E. B. Kristensen, København Gb., til Ålborg.

Overgået til stilling som håndværker pr. 1-7-59.

Lokomotivfører (12. lkl.):

V. Jordan, Nyborg, ved vk. Nyborg.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.):

V. K. F. Larsen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-8-59).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører H. P. Nissen, »Hvilehjemmet«, Bigum, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører H. Jørgensen, Rosenvænget 25, Struer, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører H. K. J. Hinge, Anders Billesvej 17, Fredericia, er afgået ved døden d. 11-7-59.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-7-59.

Pensioneret lokomotivfører J. S. L. Aarslev, Th. Brorsonsvej 36, Nordborg, Als.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-8-59.

Pensioneret lokomotivinstruktør C. P. Christensen, Ringgade 85, 1. th., Struer.

Pensioneret lokomotivfører A. T. Jensen, Sdr. Ringgade 39, 4., Århus.

Pensioneret elektrofører P. E. Vettendorf, Fensmarks-gade 55, 1. th., København N.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

Helsingør: Formandens navn og adresse rettes til: O. Jensen, Mørdrupvej 18, 1., Espergærde.

Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

· LEADING IN THE MARITIME WORLD ···



**DIESELMOTOR TYPE
84-VTBF-180**

**2100 EHK
pr. cylinder
i kontinuerlig drift
under
tropiske forhold**

**d. v. s.
med 12 cylindre**

25000 **EHK**

BURMEISTER & WAIN

København Danmark

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550
Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte salg fra Drivhus.* Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

NØRREGADES KIOSK
Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261
Alt i
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

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

Windsor Nørregade 20
Telf. 1811
Herre- og Drengeskivning

N. URBAN SØRENSEN
SLAGTER
Altid 1. Kl. Varer
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

S. Pryds Slagtermester
Knudshovedvej 51
Telf. 1430 1. Kl.s Kød og Flæsk

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**



NORSGADE 1
lige over for "Biografen",
Tlf. 2 72 12.

AARHUS

S. Bendtsen & Co.s Eftf. Telefon
Skræderi og konfektion
Skræderforretning
Ryesgade 27, Aarhus
Uniformer af enhver art leveres
Aarhus 2 3720
Leverandør til DSB

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalfløjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

CAFE VESTER

Vestergade 69 . Tlf. 30214

Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN

som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder

Forlang salaterne

fra

Aarhus Salatfabrik A/S
Nr. Alle . Tlf. 27311

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014
Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Centralværkstedernes Marketenteri

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget

A/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Motorcykelkursus 50 kr. . Alm. kort 13 kr. i timen
Erhvervskort 15 kr. i timen . Lastvogskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 30 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

Damsø 566 . Søndag: Go 8578

Sidste år var 90 pct. af vor elever på anbefaling
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold



Regnfrakker

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-KNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Blomsterforretningen FLORA

Chr. Jensen - Skibbrogade 53
Kalundborg - Tlf. 285
Buketter . Kranse . Dekorationer . Kurve
Lev. til Feriehjemmet

Spis mere OST,

ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029

L. ELLING

Bog- og papirhandel
Kordilgade 17 Kalundborg Tlf. 57
Leverandør til feriehjemmet



VOGNFABRIKKEN **SCANDIA A/S**
RANDERS

Aarhus Amtstidende

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

A/s RONDO RADIO Byens største udvalg

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

i FJERNSYN