

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

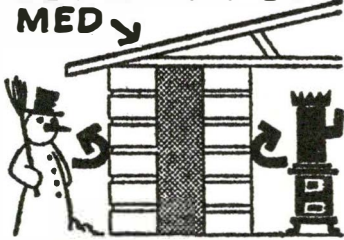
NUMMER 19 . 5. OKTOBER 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



**HOLD KULDEN UDE  
OG VARMEN INDE -  
MED**



**DAPORKA**

*Effektiv  
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

*Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse*

**Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54**

**TELEFON 58172 . AARHUS**

## Bliv velklædt og vind en bil

Som tjenestemand har De den særlige fordel, at De kan købe hele familiens tøj på, vor populære 10 måneders konto uden udbetaling



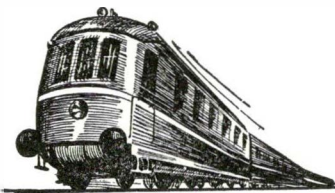
og som en lille efterårsspøg giver vi Dem chancen for at vinde et dejligt køretøj.

**EN FOLKEVOGN AF NYESTE MODEL**

Det eneste De skal gøre for at deltage i konkurrencen er at købe velklædthed hos

**J. ALBERTSEN**  
**NØRRE FARIMAGSGADE 68-70**

Linie 5-7-14-15-16 og 40



**BOSCH**

**DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR**

*— den uovertrufne Kvalitet*

**A/S MAGNETO . KØBENHAVN N**

*sikkerhed i tjenesten ...*



er en selvfølge - og bør naturligvis også være det i hjemmet!

- en sikkerhed, der bedst opnås ved AROS familie-forsikring!

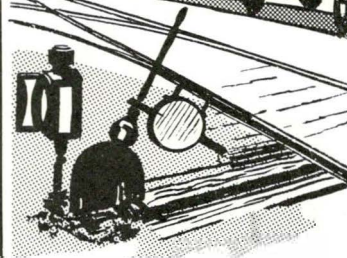
Forlang brochure!

*Vær ikke*

*for sikker*

*- vær hellere*

*forsikret i ...*



**AL ASSURANCE**

**HOVEDKONTOR:**

"CENTRUM", Frederiksgade 1, Aarhus,  
tlf. 2 37 55, 2 38 60, 2 39 63, 3 46 13, 4 38 22

**HOVEDAGENTURER:**

**Københavns-kontor:** "Buen", Vester Farimagsgade 3, tlf. MI 3735

**Odense-kontor:** Kongensgade 8, tlf. 12 4179

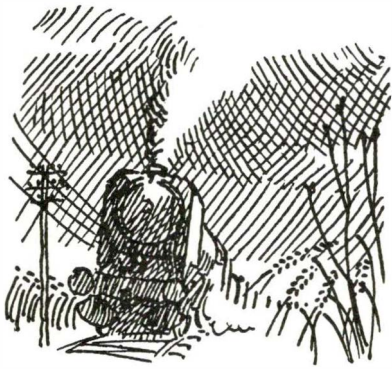
**Aalborg-kontor:** Korsgade 16, tlf. 2 35 56

**Esbjerg-kontor:** Torvegade 38, tlf. 1665 og 4447

*- forlang besøg; vore medarbejdere kommer overalt i landet!*

**FIONETTE**

Regnfrakker



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 19 - 59. ÅRGANG

5. OKTOBER 1959



### Indhold:

ITF's jernbanemandskonference	335
Transport gennem rørledninger	338
Signaler for automatisk sikrede overkørsler	339
Jernbanemuseet i Norge	340
V 100 - et europæisk standard- lokomotiv?	341
Lokomotivføreren og de ubevog- tede jernbaneoverskæringer	342
Livsmød - Styrke - Taknemme- lighed	343
Frontruden	344
Landsoplysningsudvalget - Det lokale oplysningsarbejde - Medlemskursus	345
Under DLF	346
Personalialia	346
Medlemslisten	346

### Forsidebillede:

Ved Klampenborg station.

Foto:

Lokomotivfyrbøder Villy Olsen, Od.



### Redaktører:

E. Greve Petersen

(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

### Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## ITF's jernbanemandskonference

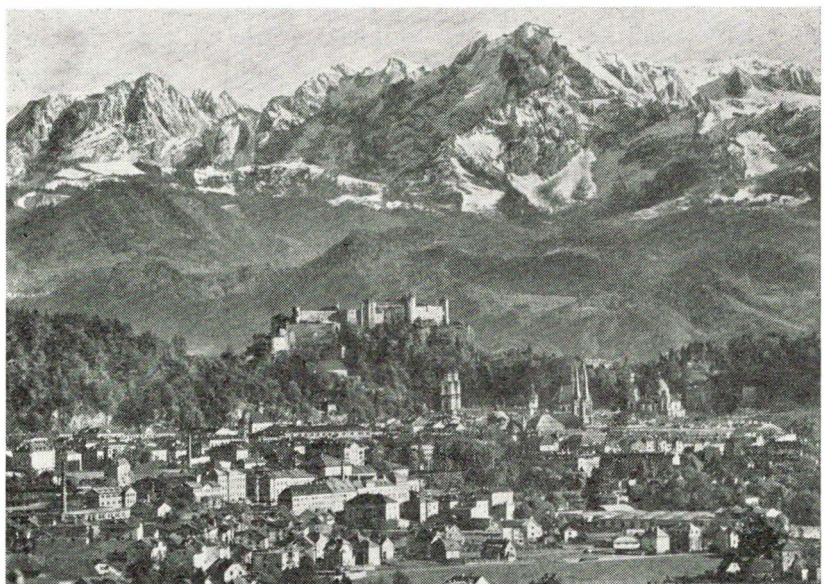
Fra 16.-19. september afholdtes jernbanemandssektionskonference i Salzburg. De østrigske jernbanemænd havde inviteret ITF til at afholde konferencen der, i byen der kaldes alverdens mødested, ikke blot kendt for sit kunstneriske liv, hvadenten det gælder teater eller musik, men også som mødested for internationale møder.

Det var 10 år siden, østrigerne sidst havde været vært for konferencen i Innsbruck, på et tidspunkt hvor landet i armod led under krigens efterveer - og hvilken forskel til i dag - fremgang over hele linien, med flid og energi arbejder landet sin levestandard op, men det koster arbejde og sved, meget sved.

Delegerede fra en snes lande repræsenterende 3,5 mill. jernbanemænd stævnedes sammen for at tage stilling til en række vigtige spørgsmål som transportkoordinering, jernbanernes finansielle stilling, rationalisering, mekanisering og automation samt pipelines (rørledningssystemer til transport af olie).

Grundlaget for konferencens debat hvilede på en meget omfattende redegørelse udarbejdet af ITF-sekretariatet i London efter forudgående undersøgelser i forskellige lande. Selv om der principielt ingen forskel er i det enkelte lands organisationers opfattelse af målet for ITF's stræben i disse spørgsmål, så kan der være divergenser i opfattelsen af, hvilke midler man skal anvende for at nå målet.

Gennem en årrække har man nu drøftet, hvilke foranstaltninger der skulle iværksættes, og da man mener, at transporten er ubrydeligt sammenhængende på tværs af alle grænseskel, har ITF lagt sin plan an på en transportkoordinering under den synsvinkel, at Vesteuropa (begrænset til området af magtpolitiske forudsætninger) er en enhed, og som sådan måtte spørgsmålet løftes ud af det nationale plan og gøres internationalt, idet



Salzburg med sin prægtige baggrund.



der skulle kunne elimineres en række nationaldefinitioner, som på væsentlig måde modarbejder en fornuftig og hensigtsmæssig løsning af spørgsmålet. Et middel til dette regnede man med at have i den Europæiske Transportminister Konference, sammensat af de vesteuropæiske trafikministre, men hidtil har intervention hos denne ikke kunnet opvise synderlige resultater. På den anden side skal man vel ikke have for højspændte forventninger til dette organ som, ganske vist sammensat af vestlige demokratiske repræsentanter, trods alt er behæftet med forskellig politisk indstilling og i hensynet til denne stadig balancerer i forholdet til de nationale interesser ikke mindst vælgermæssigt set.

Der er næppe heller tvivl om, at ITF må ændre sin hidtil lagte taktik og i stedet indskærpe de tilsluttede organisationer nødvendigheden af at øve et frontalt tryk på de hjemlige instanser. Bøtten er vendt på hovedet. Om der høstes større avl af den grund er usikkert, for der er en anden væsentlig årsag, man bør inddrage i overvejelserne, og det er de strømninger, som findes i fagorganisationerne.

Vi taler om koordinering af transporten og betragter her de enkelte landes regeringer og de besiddende som hovedanstødsstenen for en virksomhedsfuld løsning af spørgsmålet, men vi ser vist for meget bort fra den kendsgerning, at de forskellige organisationer i egen interesse, d. v. s. af beskæftigelsesmæssige og sociale grunde indirekte støtter de kredse, som skydes på, thi før der sker en centralisering af organisationerne eller i hvert fald en reel forståelse mellem dem i det enkelte land om hele spørgsmålet, kan man ikke forvente en styrke, der er på lige fod eller endog stærkere end modpartens – så længe kan man tale koordinering lige ud i den blå luft.

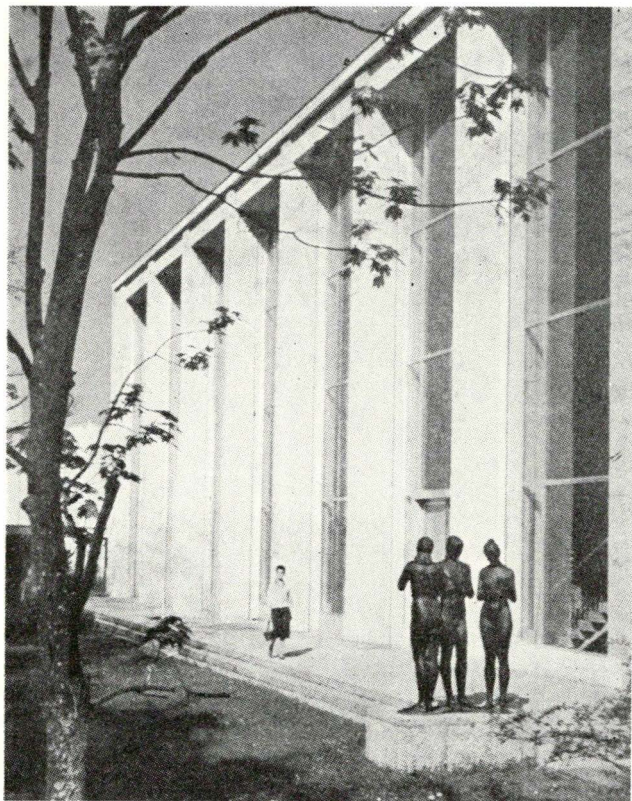
Al den stund man kan give sin tilslutning til disse synspunkter eller ikke, skal nogen dog ikke begå den vildfarelse at tro, at International Transportarbejder Forbund er en magtesløs organisation. Tværtimod er dens eksistens med over 6 millioner transportarbejdere fra alle verdensdele en faktor, man må regne med, og som bliver regnet. Der står respekt om dens virke, men det gælder for en sådan sammenslutning, som med andre store internationale organisationer, at mange meninger brydes, hvorfor effektiviteten i de vedtagne beslutninger kun langsomt afsætter virksomhedsfulde spor.

Det burde være forståeligt, at den enkelte transportgren kæmper for sine interesser, og er en af dem i salveten, er det meget naturligt, at dens udøveres organisationer søger sine problemer afviklet, selv om man derved kommer i modsætning til andre transportgrenes organisationer. Det gælder imidlertid om at undgå dette, og i stedet for at pleje de snævre organisationsmæssige interesser bør man søge at understøtte hinanden ved gennemførelse af de vigtige sociale vilkår, så der bliver en jævnføring, thi derved ændres konkurrencegrundlaget mellem transportgrenene totalt, og forudsætningerne for transportfordelingen i de respektive transportgrene bliver da andre. Der kan for jernbanernes vedkommende ikke være tvivl om, at de arbejds- og lønmæssige samt sociale relativt gode forhold for disse betyder en svaghed, når det gælder konkurrencen med andre transporterhverv. Kan man derimod ophjælpe disse erhvervs udøveres vilkår til et lignende stade nås rimeligvis den sikreste garanti for en fornuftig trafikkoordinering. Det er i første række personaleomkostningerne, som belaster driftsbudgettet, og det er ved hjælp af rationalisering, mekanisering og automation, at man vil bringe disse omkostninger ned.

De ITF tilsluttede organisationer er ikke edsvorne modstandere af disse foranstaltninger til nedbringelse af omkostningerne og dermed større rentabilitet, men man ønsker at myndighederne indgår på et samarbejde gennem stadig drøftelse af modforanstaltninger, som tilsikrer transportens arbejdstagere deres berettigede del af fremgangen herved. En ukritisk rationalisering, mekanisering og automation må ikke finde sted. – Mennesket har ret til arbejde for det daglige brød og finder med udviklingen anledning til at kræve sin del af kagen. Derfor ønsker det at være med på råd, når ændringer skal foretages.

Som jernbanemand må man vågne op til selv erkendelse af, at dette transporterhverv er ude i den hårdeste storm i sin lange eksistens. Dette erhvervs del af transportkagen beskæres mere og mere, og med tilkomsten af omfattende planer for bygning af pipelines står vi foran en meget alvorlig udvikling. Sektionskonferencen havde derfor taget dette spørgsmål på sit program, og gennem debatten gik som ledetråd, at man skulle kæmpe for, at disse systemer af pipelines blev underlagt offentlig kontrol. De delegeredes





*Konferencebygningen har stilrene linier.*

opfattelse konkluderedes i en udtalelse, som i hovedtrækkene går ud på, at man er opmærksom på den strukturforvandling, der er ved at ske i det europæiske transportvæsen, specielt hvad angår olietransporten. Man fremholder for myndighederne, at denne udvikling vil medføre anseelige tab og forskydninger i trafikomfanget for de traditionelle landtransportgrene, hvis ikke den nye transportgren bliver indpasset i en altomfattende transportpolitik. Man kræver derfor, at bygningen og anvendelsen af olieledninger skal stilles under offentlig kontrol, så man effektivt forhindrer skabelse af en monopolstilling for de store, internationale olieselskaber. Det var konferencens opfattelse, at de europæiske jernbaner som offentlige foretagender er bedst egnede til at overtage bygningen og driften af olieledningerne i samfundets interesse. Placerer man jernbaner og olieledninger under samme administration kan opnås en rationel planlægning af olieledningernes anlæg, samtidig fås en fornuftig kompletterende arbejdsfordeling mellem begge transportformer.

Med denne udtalelse er taget en klar og fast stilling til det alvorlige problem, og det bliver nu eksekutivkomiteens og de tilsluttede forbunds opgave at kæmpe for at myndighederne

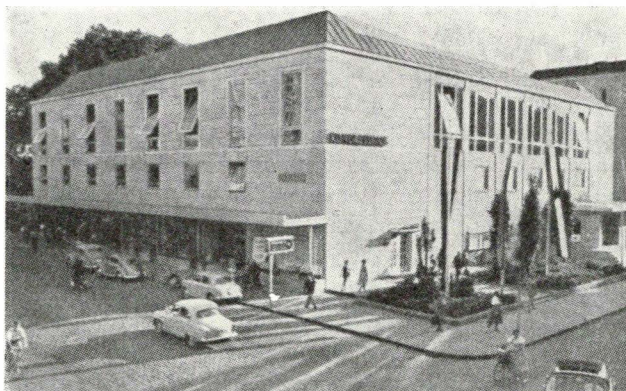
uden tøven skaffer sig indflydelse på de talrige olieledningsprojekter.

Udover de principielle hovedsynspunkter beskæftigede konferencen sig med nogle enkelte landes specielle problemer, som for os er en selvfølge, men som for disse giver anledning til meget svære organisationsmæssige vilkår.

I Frankrig for eksempel har man i en lang årrække haft 40 timers arbejdsuge og bestemmelserne herom er nedfældet i en lov, som ikke er efterlevet for de franske statsbaners vedkommende, idet personalet dér stadig arbejder efter 48 timersugen, uden at få kompensation for forskellen på de 8 timer, hvorfor konferencen i en resolution kraftigt understregede, at ITF skulle henvende sig til den franske regering og få denne til så hurtigt som muligt at reducere arbejdsugen ved de franske statsbaner.

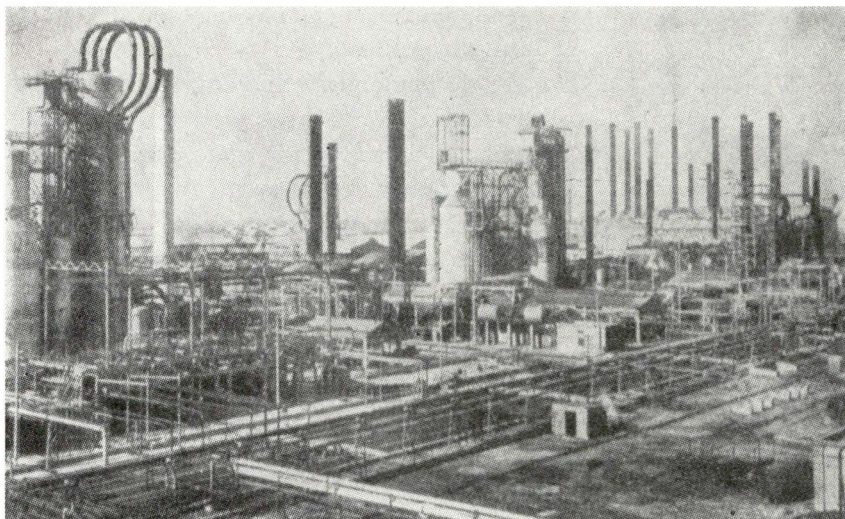
Man beskæftigede sig også med diskrimineringen af afrikanske jernbanemænd, idet de farvede har ringere løn- og arbejdsvilkår end den hvide, selvom de udfører det samme arbejde, og man vil derfor hjælpe de afrikanske medlemsforbund med at fjerne denne forskelsbehandling.

I Grækenland er jernbanemændene stillet i en vanskelig situation og kan imødesee afskedigelser og stærkt forringede forhold i sine rettigheder iøvrigt, fordi de græske jernbaner omgås med planer om at nedlægge en betydelig del af jernbanenettet. Dette medfører naturligvis dybtgående strukturændringer i jernbanerne og følgelig også på personaleforholdene, hvorfor man fra ITF's side vil holde sig i intim kontakt med de græske medlemsforbund for om nødvendigt at støtte initiativ fra deres side for at forsvare de græske jernbanemænds hævdede rettigheder.



*Komplekset er bygget i 1956 og danner rammen om mange store møder.*





Olieraffinaderi hvorfra olieprodukterne videretransporteres i rørledninger.

# Transport gennem rørledninger



Ved sektionskonferencen i Salzburg for de ITF tilsluttede jernbaneorganisationer behandledes blandt andet en interessant rapport vedrørende den om sig gribende udvikling af vidtstrakte rørledningsnet til for eksempel transport af de forskellige landes enorme olieforbrug. Konferencen drøftede indgående denne sag, som i meget høj grad vil berøre jernbanernes store olietransporter, og det understregedes meget stærkt, at ITF skulle understøtte bestræbelser på at få disse rørledninger underlagt de respektive landes jernbaneadministrationer.

Af den fremlagte rapport fremgår, at for næsten 100 år siden i 1865 konstrueredes den første råolieledning på omtrent 10 km længde. Man havde regnet med, at rørdningen skulle erstatte ca. 300 hestespands arbejde ved 10 timers drift. Siden dette har denne transportmetode, især når det gælder råolie, udviklet sig sådan i Amerika, at ikke mindre end 17,2 pct. af dette gods transporteres i ton/km. Til sammenligning kan nævnes, at jernbanernes andel var 46,8 pct., landevejstransportens 19,1 pct. og indlandssøfartens 17,4 pct. Af rørledningsnettets totale længde på 145.236 miles anvendes 61.379 til råolie, 31.780 til færdigprodukter, medens 52.077 bruges som sideledninger. Selvom den største del af disse ledninger anvendes til olietransport, er det værd at nævne, at i midten af 1958 toges en

rørledning i brug til transport af pulveriseret kul blandet med vand. Dens længde er 108 miles og diameteren er 20 cm. Transportudgifterne er ca. 1 dollar lavere pr. ton end jernbanernes takst.

Et meget udstrakt rørledningsnet er under konstruktion i Canada.

De store rørledninger i Det Mellemste Østen, for eksempel TAP-ledningen, er velkendte. Den har en længde på ca. 17.000 km og en diameter på 80 cm og transporterer daglig op til 50.000 ton olie.

Indtil for kort tid siden har man ikke hørt ret meget til bygning af rørledninger i Vesteuropa. Råolie, som føres over havene, behandles på raffinaderier, hvorefter de færdige produkter transporteres videre til olieplagene. Men for kort tid siden er dette begreb undergået en radikal ændring, og der går ikke en dag, uden at vi hører om nye planer for rørledninger. Grunden hertil er de hastigt voksende krav til olieprodukter, som kan klares mere økonomisk, hvis raffinaderierne kan lægges i nærheden af forbrugscenterne, og råolien pumpes da til raffinaderierne gennem rørledninger. En ny epoke indledes i det europæiske transportvæsen. Et nyt transportmiddel træder frem på scenen.

Nogle mener, at dets andel i trafikken ikke vil kunne mærkes på andre transportforetagender i de respektive lande, idet den berørte transport bliver for egen regning og

i hovedsagen holdes i gang af olie-transporterne. Det er dog sandsynligt, at sådanne udtalelser skal vurderes med største forsigtighed.

Følgende rørledninger er planlagt i Vesteuropa. En fra Marseille til Rotterdam via Strasbourg og Køln. Denne kan delvis anvendes i modsat retning. En fra Venedig til Wien og München for at spare vejen via Gibraltar og en fra Genua til Aigle ved Geneve-søen i Schweiz. Det er dog muligt, at Venedig-Wien-ledningen opgives, og at man i stedet fører ledningen fra Genua helt til det sydlige Tyskland. En 380 km lang ledning har været i brug fra Wilhelms-hafen til Køln siden januar 1958, og den har en kapacitet på 9 mill. ton pr. år, som senere bliver øget til 22 mill. ton. I 1950 konstruerede et fransk foretagende, hvori staten har 51 pct. af aktiemajoriteten, en 250 km lang rørledning fra kysten ved Le Havre til Paris. Den bruges til transport af færdigprodukter.

Indenfor NATO findes en speciel afdeling med omkring 1000 specialister, som beskæftiges med oprettelse af det mest kostbare og komplicerede rørledningssystem i verden. Et system som ganske ser bort fra grænserne mellem Belgien, Frankrig, Tyskland, Holland og Luxembourg.

Det er ikke muligt at fiksere beregninger for omkostninger ved konstruktionen af en rørledning. Det beror på mange faktorer, blandt andet markedspriser, ledningens diameter,

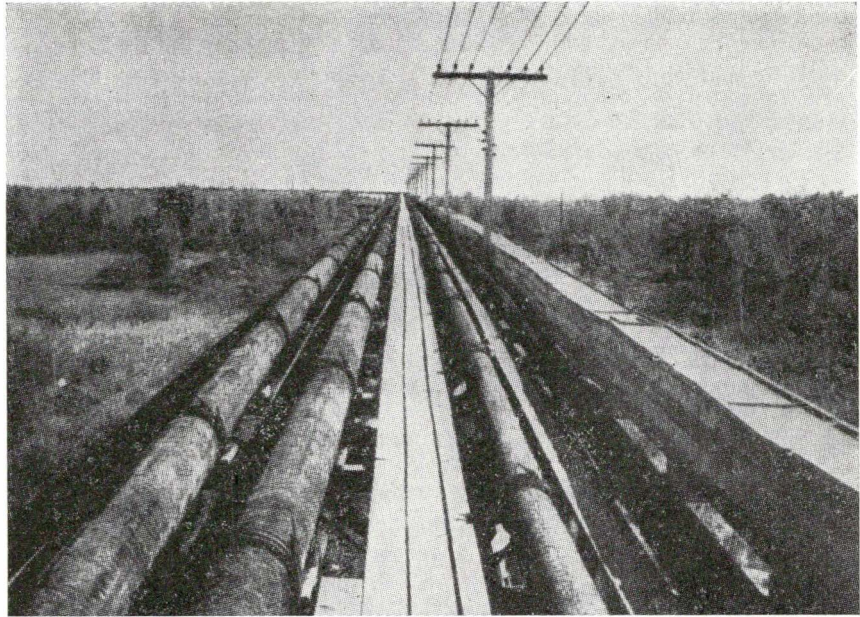


det landområde som skal købes, antallet af pumpestationer o.s.v. I sammenligning med de faste omkostninger er løn- og administrationsomkostningerne bemærkelsesværdigt små. Den industrielle sikkerhed er meget høj, især når det gælder underjordiske rørledninger. Takket været disse fordele kan rørledninger byde meget lavere priser end andre transportmidler, og der er derfor ingen tvivl om, at rørledninger repræsenterer det mest rationelle middel til massetransporter, fremfor alt når det gælder råolien og produkterne af denne. Fordelene af de billige omkostninger kan også tillempes på raffinaderiindustrien, som drives næsten udelukkende automatisk ved hjælp af en meget lille arbejdsstyrke, og udvindelsen af råolien som Moder Natur gratis gør tilgængelig. Det er næsten umuligt at tænke sig, at et olieselskab skulle komme i vanskeligheder.

Indlandssøfarten og jernbanerne vil snart komme til at mærke virkningerne af konkurrencen fra rørledninger. Foruden den direkte konkurrence bliver der en indirekte gennem stærkere brug af olie på bekostning af kul, som er en af de mest betydende transportarter for jernbaner og indlandssøfart.

Af hensyn til de økonomiske og sociale virkninger må kontrollen over rørledningstrafikken regnes som et transportpolitisk problem af første rang. Det er derfor af betydning, om staten får indflydelse på administrationen af dette transportsystem, men hidtil er der gjort meget lidt for dette i Europa, f.eks. har staten som før nævnt hovedparten af aktierne i rørledningen fra Le Havre til Paris.

Jernbaner og rørledninger udfører sine transporter på sin egen måde. Jernbanerne behøver stationer og rørledningerne behøver pumpestationer. Begge transportmidler opretholder sine installationer kontinuerligt med sit eget personale, men i krisesituationer er begges funktioner af vital betydning, og bliver da underlagt militærkontrol. Skulle det da ikke være rigtigst, at rørledningerne kontrolleres af staten, så at deres anvendelse står åben for alle interesserede i stedet for at udgøre et mono-



*Moderne malmtransporter i Canada. Igennem træorr pumper man store mængder nikkelmalm i vand over store afstande for yderst små transportomkostninger.*

pol, for et lille antal rige olieselskaber? Staten, som overvåger samfundets interesser, kunne administrere rørledningerne under sin egen styrelse eller overdrage bygningen og administrationen af disse ledninger til jernbanernes styrelse. Denne sidste løsning har den yderligere fordel, at rørledningerne kunne lægges langs lange landområder, som ejes af jernbanerne, og disses anlæg kun-

ne anvendes. På denne måde kan ikke blot omkostningerne til rørledningerne og deres pasning sænkes, men jernbanerne kunne også få en vis lettelse i sine egne driftsomkostninger. Det som er godt for jernbanerne er godt for samfundet, og det er langt fra sikkert, at samfundet vil få nogen del i sænkning af omkostningerne for olietransporterne under de herskende forhold.

## Signaler for automatisk sikrede overkørsler

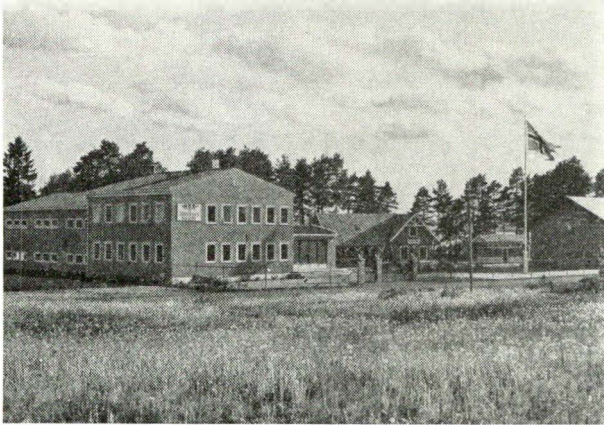
SIR side 90 b - IV, punkt 7 angående uorden i anlægget ved en automatisk sikret overkørsel siger udtrykkeligt, at toget skal fremføres således, at det med sikkerhed kan bringes til standsning foran overkørslen. Fremgår det af en given underretning, at der er etableret bevogtning, da kan standsning undlades, såfremt det ved tegn fra be-

vogtningspersonalet tilkendegives, at overkørslen kan passeres. Imidlertid er der anledning til at understrege, at tog skal kunne standses foran en overkørsel, hvor uordenssignaler viser brandgult lys også selv om lokomotivføreren forud er underrettet om, at der er bevogtningspersonale ved overkørslen.





# Jernbanemuseet i Norge



Til venstre den tofløjede museumsbygning.



Fra trappehallen.

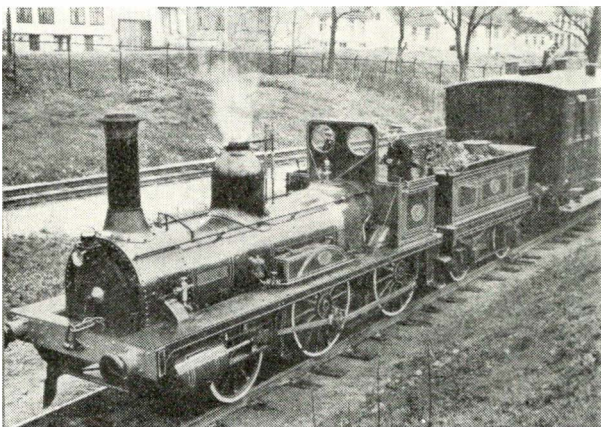
Det er almindelig kendt, at det danske jernbanemuseum frister en kummerlig tilværelse i generaldirektoratets kompleks i Sølvgade. Imidlertid er der nu udsigt til at få denne tilværelse fornyet gennem det projekt, som et konsortium arbejder med til bygning af et teknisk museum ved Østerport station, hvor også jernbanemuseet fremtidig skulle få sin plads. I Norge derimod har man sit jernbanemuseum anlagt under de bedst tænkelige forhold ved Storhamar. Langs med Mjøsa har man på en smal strimmel af 700 m længde anlagt jernbanemuseet efter museets behov, så det er blevet praktisk og formålstjenlig.

Det var inden for Norges Stationsmesterforening ideen opstod om at få oprettet et norsk jernbanemuseum, og den 5. oktober 1896 samledes

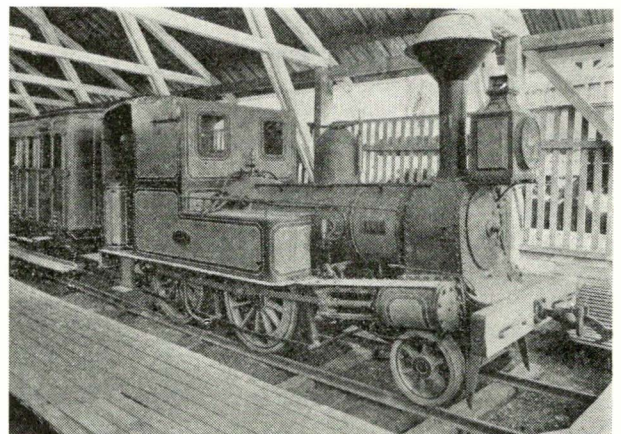


Rørosbanens kongevogn.

nogle interesserede og konstituerede sig, som en komite der skulle forsøge at gennemføre tanken. Man satte straks en indsamling af genstande og billeder i gang, og i 1897 blev disse udstillede i et rum over vestibulen i Hamar stationsbygning. Her husedes museet indtil 1912, hvorefter rummet skulle bruges til andet formål, og man måtte således pakke udstillingens genstande ned og lade dem ligge nogle år. Først i 1926 fik man lejlighed til at få dem frem i lyset igen, idet museet fik overladt Kløftens gamle stationsbygning sammen med tilladelse til at anbringe den på et stykke af jernbanens jord ved Hamar. Man fik videre overladt 2 andre gamle stationsbygninger, og disse 3 stationer blev stillet op og dannede ramme om udstillingens genstande. Senere erhvervede man



»Caroline«, som har været i brug praktisk talt siden 1862.



Det smalsporede lokomotiv »Alf«.



en gammel vognremise, hvori placeredes gamle lokomotiver og vogne bl. a. det smalsporede lokomotiv »Alf«, der var Røros jernbanes første lokomotiv. Der blev lavet spadserestier og blomsterrabatter mellem husene, og den 8. september 1930 blev det nye museumsanlæg åbnet for publikum.

I alle disse år fik museet et lille kontant tilskud fra statsbanerne og Hovedbanen, og dette måtte man klare sig med til administrationsudgifterne. Alt arbejde var ulønnet, bortset fra nogle små gratialer til dem, som havde arbejdet med ordningen af museet. Ved museets 50 års jubilæum i 1946 skete en vigtig forandring i administrationen. Da blev det statsbanernes offentlige museum, og der blev udarbejdet vedtægter, hvoraf fremgår, at formålet er at vise det norske jernbanevæsens

udvikling samt at bidrage til at få jernbanen som kommunikationsmiddel kendt og populært blandt publikum. Dets styrelse består af 6 medlemmer. Desuden har museet et råd bestående af en repræsentant for hver afdeling i hovedstyret, for hvert distrikt, for hvert anlæg og for hver privatbane. Disse rådsmedlemmer er museets tillidsmænd og skal varetage museets interesser indenfor hver sit område.

Efterhånden som museets samlinger øgedes, blev pladsen meget trang, og man fik derfor i 1948 overladt en ny bygning, en stor gymnastikbygning, og samtidig blev oprettet en stilling som bestyrer af museet. Spørgsmålet om museets placering havde flere gange været drøftet, fordi der på det eksisterende sted var for små udvidelsesmuligheder. Derfor opstod tanken om at flytte det

til Storhamar, og efter mange forhandlinger og meget arbejde nåede man frem til det nye museumsanlæg, som det nu ligger. Af betydning for sagens gennemførelse var de mange økonomiske bidrag, særlig fra jernbanefolkenes egne organisationer.

På museets område ligger ved siden af parkeringspladsen den nye ildfaste museumsbygning i to fløje, en for kontor, bibliotek og vagtmeisterstue og en til udstillingssalene. På resten af området findes en lille komplet jernbane i naturlig størrelse med alt tilbehør: et 300 m langt spor med overgange, vejboomme og signaler, 3 stationer med sidebane, spor-skifter og rigtige stationsbygninger, sidespor til en lokomotivremise med lokomotiver og jernbanevogne, og mellem bygninger og spor er planeret og beplantet.

## Deutsche Bundesbahn's nye diesellokomotiv V 100

### et europæisk standardlokomotiv?

I samarbejde mellem DB's centraladministration München og »Machinenbau Kiel Aktiengesellschaft« (Mak) er der efter tilskyndelse fra forsknings- og forsøgsafdeling under Den Internationale Jernbaneunion (UIC) fremstillet et nyt diesellokomotiv, der på grund af dets fremragende konstruktion og gode præstationer kan gøre krav på at blive en europæisk standardmaskine.

Det nye dieselhydrauliske lokomotiv er foreløbig fremstillet i 6 eksemplarer, og skal nu overfor en international kommission levere bevis for sin egnethed til standardisering.

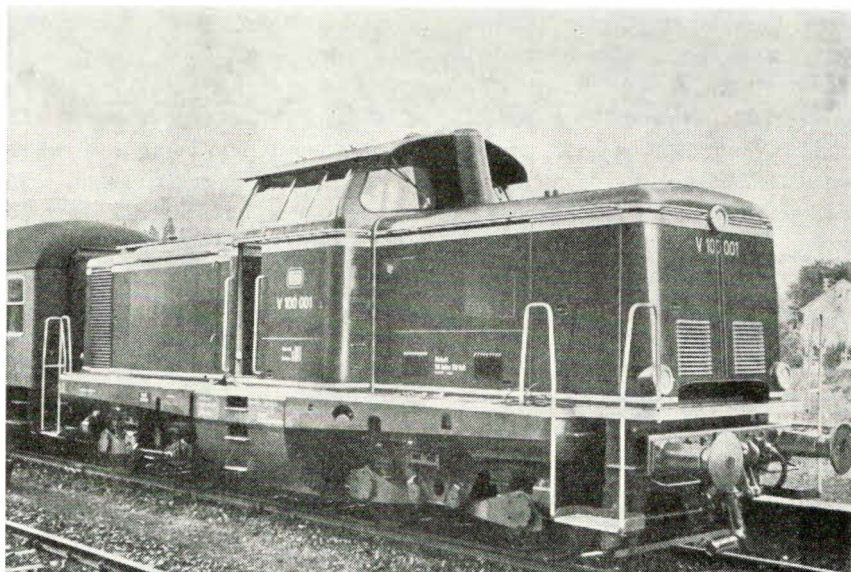
V 100 har to toakslede truck's og et højtbeliggende førerhus med god udsigt, i midten af maskinen og en betjeningsstand til hver køreretning. De 4 aksler i retning B'B' bliver drevet af en 1200 hk Maybach-dieselmotor over en med vædske flydende gearudveksling til en kardanaxsel. V 100 har altså, ligesom alle nyere dieselkøretøjer hos DB, hydraulisk kraftoverføring. Derudover er maskinen udstyret med et dieselelek-

trisk aggregat på 20 hk til betjening af de forskellige hjælpeindretninger. Til togopvarmning er der installeret et fuldautomatisk dampkedelanlæg.

I betragtning af forskellige anvendelsesmuligheder af det nye diesellokomotiv kan V 100 indstilles til maksimalhastigheder på mellem 65 og 95 km/timen. Tjenestevægten ud-

gør 62 ton (akseltryk = 16 ton) og opfylder dermed de krav, der med rette kan stilles til et europæisk standardlokomotiv i denne præstationsgruppe. På flad lige bane kan f.eks. opnås en maksimalhastighed af 95 km/timen med en belastning på 300 ton og på en strækning med en stigning på 10 ‰ 70 km/timen med en belastning på 150 ton. Maskinen er hovedsagelig bestemt til indsats på sidebaner og i kraft af dødmandsanordning som eenmandsbetjent.

Günter Stetza.





# Lokomotivføreren og de ubevogtede jernbaneoverskæringer

*I forbindelse med de for os ikke ukendte problemer ved jernbaneoverskæringer tager vi anledning til at bringe efterfølgende indlæg af en svejtsisk lokomotivfører i »Neue Zürcher Zeitung« den 29. aug. 1959*

I »Neue Zürcher Zeitung« blev fornylig offentliggjort et brev fra en mand, der mistede sin hustru ved et sammenstød mellem tog og bil i en ubevogtet jernbaneoverskæring i nærheden af Gamsen (Wallis). Den svært sårede mand anklager deri den implicerede lokomotivfører for hans uansvarlige handlemåde, ja anklager endda hele standen og beskylder ham indirekte for fortsættelig drab og tillægger ham intet mindre end den overvejelse, at det lønner sig såmænd ikke at bremse toget rettidigt op for en bils skyld og endda risikere en forsinkelse; næh, så hellere bremse op for en klippeblok som spærrer banestrækningen.

Vi kan udmærket sætte os ind i mandens følelser efter tabet af hustruen, hvilken smerte hans hjerte har lidt og vil også anerkende hans tilstand som formildende omstændighed ved hans opbragte brev. Men en indvending trænger sig dog på, thi manden, der bevæger sig ad skinnevejen, er rig på oplevelser over, hvorledes uansvarlige bilister opfører sig.

Det må forudsættes, at jernbanerne besidder førsteretten i trafikken. Dette gælder især for de ubevogtede overskæringer, hvad der tydeligt fremgår af edsforbundenes forordning af 7. maj 1929 og af 23. november 1934. Den ubetingede fortrinsret er ikke en ensidig favorisering af jernbanen på bekostning af landevejen, men er teknisk betonet, nemlig bremselængden. Derfor kan der naturligvis ikke være tale om at tilpasse køreplanerne efter niveauoverskæringerne og eventuelt køre på sigt. Det må man overlade til automobilisterne. En reduktion af hastigheden må tillægges lokomotivføreren, når der opstår fejl i advarslesignaler. I disse tilfælde må hastig-

heden nedsættes ved ubevogtede overskæringer, så toget hurtigt kan bringes til standsning, hvis en hindring skulle vise sig. Hvis der på skinnevejen opstår hindringer, består den mulighed ikke, som på landevejen, at vige udenom, men kun at give advarselssignal og hurtig opbremsning. Bremselængden for et tog der kører med en hastighed af ca. 125 km/t andrager mellem 600–700 meter. Det er betydeligt længere end en bil med samme hastighed (8 til 10 gange). I det foreliggende tilfælde havde lokomotivføreren, da hindringen kom tilsyn, ikke nær bremsevej nok til at hindre en påkørsel; i virkeligheden var afstanden betydelig kortere.

Lokomotivførerne har forlængst affundet sig med, at mange bilister passerer overskæringer, hvor afstanden til toget er 200 m og mindre. Skulle der tages hensyn til hver en risiko, såsom bremselængde o.s.v. ville togekørsel være umulig. I relation til foranstående burde det være forståeligt, at lokomotivføreren, da han opfattede den farlige situation ved Gamsen, var afskåret fra at afværge ulykken. Kan indsenderen mon tænke sig, hvad der foregår inde i lokomotivføreren, når han har gjort sig klart, at her er intet mere at gøre og kun kan vente til ulykken er sket, hvilken en tortur han skal igennem. Det bliver rettens sag at afgøre, hos hvem skylden skal placeres efter ulykken ved Gamsen, og vi kan kun håbe, at offentligheden bliver gjort bekendt med dommen og præmisser. Det vil dermed være bevist, at indsenderens anklager mod lokomotivføreren savner ethvert grundlag.

En lokomotivfører har strenge forskrifter, og handler han ikke derefter, er han ikke lokomotivfører ret

længe. Men også bilister har forskrifter (skal aflægge køreprøve) for derigennem at øge trafiksikkerheden. Mange bilister har opfattelsen af, at bestemmelser, forskrifter og love er til for at brydes. Det er vist ikke indsenderen om Gamsenulykken bekendt, hvor meget frygt der tilføjes lokomotivførerne af bilister enten ubevidst eller med fuldt overlæg. Der stilles store krav til en lokomotivfører især psykiske. Momenter af frygt som han ofte oplever, kan virke sundhedsfarlige. En lokomotivfører er ingen barbar, de sjælelige virkninger i sådanne tilfælde taler deres tydelige sprog. Meget talende skriver O. W. i en artikel i »Breve til N. Z. Z.«, at nu må bilister komme til besindelse og selvkritik. Vi takker denne objektive betragter på det varmeste. Hvad nytter blinklys anlæg, når man daglig fra førerrummet ser, at de bliver ignoreret. Hvor mange bomme bliver der ikke ødelagt. Mange finder det ligefrem morsomt at sætte lokomotivføreren i en pinlig situation, idet de til trods for at de har set toget nærme sig, fortsætter mod overskæringerne med uformindsket fart og så bremser hårdt op. Et hånligt smil bag vindspejlet bekræfter hans hensigt. Hele dette problem kan ikke løses ved blinklys eller bomme, men ulykkerne kan nedbringes til et minimum ved disciplin og karakter.

I Oberwinterthur blev fornylig en bil påkørt af et tog og totalt ødelagt, og alle fire i bilen, en frue og tre børn, blev dræbt. Stor larm og usaglig kritik om de ubevogtede overskæringer og enighed om at tie stille med, at bilisten kun var i besiddelse af et læreførerbevis og således var uberettiget til at sætte sig ved rattet uden tilsyn. Har hun ikke begået en svær uansvarlighed og grænser hendes holdning, med de døde børn for øje, ikke netop til det indsenderen om Gamsenulykken tillægger lokomotivføreren? Ingen taler om de begivenheder, der dagligt gentager sig og ved hvilken kun lokomotivførerens lynhurtige reaktion hindrer ulykken. Det kan jo heller ikke betale sig at ringe med den store klokke af den grund.

R. Oswald.



# Livsmød – Styrke – Taknemmelighed

*Masser af sol og kærlig pleje gav vore svagføre gæster en tiltrængt opmuntring i dagens  
møje og udsigten til vinterens mørke tid*

## En hård skæbne

En af de stille aftener hvor stjerner lyste så klart, og månen kastede sit eventyragtige spejlbillede i Kalundborg fjord, faldt han og jeg i snak om mangt og meget. Han afslørede en livsvisdom, trods sine kun 41 år – og som han stod der foran mig, vil jeg betegne ham som en flot fyr med narrestreger i de blå øjne, en pigernes Jens, men stundom gled et sørgmodigt skær over hans ansigt, da han fortalte mig lidt af den skæbne, der var blevet hans. Hjemmehørende i Århus og beskæftiget ved almindeligt arbejde, aftjent sin værnepligt ved livgarden, sejlet 7–8 år i maskinen, men døjet meget efter en nedstyrtningssulykke i 1937, hvor ryggen led alvorlig skade og trods stadig forværring ville han ikke give op, men bed tænderne sammen. Tog arbejde på et støberi; men det var for hårdt for ryggen og medførte et 9 måneders hospitalsophold i 1941. Efter 2 måneders rekreationsophold var han i konstant arbejde til 1944, hvor en operation på Rigshospitalet i København var nødvendig. Det gik så godt til julen 1953, hvor han på vej til Hålsingborg for at tiltræde en hyre, blev syg. Det var galt med højre ben, og han blev indlagt på hospitalet og efter en masse undersøgelser fik han diagnosen at vide: dissimineret sclerose, en besked som kan slå selv den stærkeste til jorden. Men han tog det med oprejst pande – uden at kny. Turen gik herefter til Rigshospitalet i København og derefter hjem til Århus igen, hvor han bor alene. Han er ungkarl og nærer kun ønske om at måtte kunne klare sig selv, så han ikke skal lægge andre til byrde. Med en opstemt glæde fortalte han om, da han fik at vide, at der var mulighed for at komme til Røsnæs på 8 dages ferie, om den endelige besked og den oplevelse det havde været for ham som for de øvrige gæster. Hans øjne var blanke, da han bad mig

hilse lokomotivmændene og sige tak for en dejlig uge – en uforglemmelig oplevelse, som ville være en stor opmuntring, når ensomhedens timer meldte sig.

Han var med nede ved vandet sammen med de andre den sidste aften, da afslutningsfesten var forbi. De sad der alene, og der bredte sig en egen andagtsfuld stemning over vort smukke feriehus i denne skønne sensommeraften, da de sang:

»Der står et slot i Vesterled«.

Jeg ville ønske, at også du som har ydet din skærv til dette ophold kunne have været med – bare i denne stund.

»G«



## Tak til lokomotivmændene

Ja, hvad forestiller man sig egentlig, når man en dag bliver ringet op, og der i telefonen bliver sagt, at ens ansøgning om et ferieophold er blevet bevilget, man får et 8 dages ophold hos DLF, det er svært at forklare, selvfølgelig ved man jo, at man ikke skal op og ligge i telt på en græsmark, men alligevel, man forestiller sig et eller andet svagt i tankerne og venter spændt på den dag, afrejsen skal finde sted. Falckmændene møder op, friske og veloplagte, vi køres hen til det sted, hvor vi skal møde bussen, der skal køre os til Røsnæs (som på dette tidspunkt endnu kun er et navn på landkortet). Så møder vi nogle af samariterne, samt alle dem man skal være sammen med i de næste 8 dage, vi hilser pænt på hinanden, ser hinanden lidt an, man bliver anbragt, og vi kører mod målet: DLF.

Når vi har passeret Kalundborg stiger spændingen, hvor langt er der nu, så drejer vi pludselig af fra vejen, og oppe fra bakken ser man fjorden, dejlig blå og forfriskende, så dukker 2 grønne lygter op, fri bane, og vi kører ind på balustraden, og så åbenbares målet: feriehuset.

Første indtryk er overvældende. Bordene var hver dag dækket med hvide duge og pyntet med blomster, og søde og venlige piger serverede maden for os på den mest indbydende måde, den mad, som vi hver dag glædede os til. Jo, frk Petersen og hendes stab gør sit til, at forsøde vores ophold.

Solen skinnede hver dag fra en skyfri himmel, så dagligstuen blev faktisk kun brugt om aftenen (hvis der da ikke var arrangeret underholdning for os).

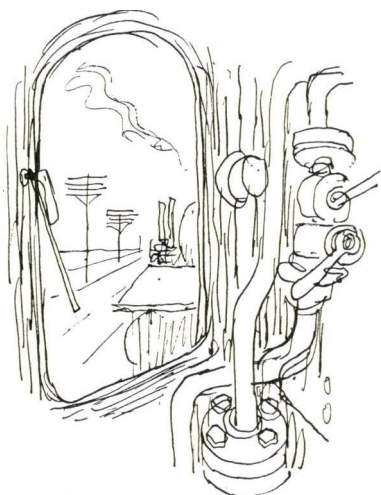
Man sidder nede ved vandet og sludrer hyggeligt sammen, eller man får en af samariterne til at køre sig en tur op ved bænken på Kohornet. Mens man så sidder der og nyder solen og den vidunderlige natur, udsigten over fjorden og græshoppernes særegne musik i ørerne, ja så hører man pludselig i tankerne et togs melodi hen over skinnerne og tankerne går videre til samtlige lokomotivmænd, der hver dag kører gennem skønne egne af Danmark, I der for 8 dage har givet os et glimt af et paradys, et sted så yndigt og med en natur så ubeskrivelig, har vi fået lov til at opleve, vi der ikke ved egen hjælp kan komme omkring.

Jeg har hørt, at vi ikke må sige tak for dette, men jeg vover nu at gøre det alligevel, og derfor vil jeg til hver eneste lokomotivmand, der har gjort det muligt for os svagføre at opleve DLF, sende min varmeste tak, fordi vi blev rangeret ud på det dejligste sidespor, der findes i Danmark. De 8 dage vil altid stå for os som et dejligt minde. Tænk at der findes et paradys så yndigt her, nu er Røsnæs ikke mere kun et navn på et landkort, men et sted, hvor man gerne sender tankerne hen. Jeg tror, at hver gang man ser en lokomotivmand, ja så fristes man uvilkårligt til at nikke, sende ham et smil og sige *hjertelig tak for sidst*.

Lis Bendtsen.



# Frontruden



## »Trafiksvag« erstatning i Schweiz

I Schweiz har man fået en ny jernbanelov, som indeholder en overordentlig interessant bestemmelse, hvorefter staten skal yde jernbanerne et årligt bidrag svarende til  $\frac{1}{2}$  af de påbudte afskrivninger. Denne erstatning gælder trafik, som ikke lønner sig økonomisk, men som af sociale, kulturelle og andre samfundsmæssige grunde må opretholdes. Lovændringen er gennemført, for at de schweiziske jernbaner skal kunne konkurrere med andre trafikmidler, som ikke har lovfæstede transportforpligtelser. Den nye lov hviler på en undersøgelse foretaget af en komite med repræsentanter for blandt andet jernbane- og landevejstrafikken. Man var enige om, at disse trafikmidler arbejder under uensartede forudsætninger. Komiteen anviste følgende alternativ for at løse de berørte problemer, enten ved at befri den offentlige trafik for de forpligtelser, som er pålagt den, eller at pålægge den private trafik samme forpligtelser.

Imidlertid anbefalede komiteen det første, men da det af flere årsager er umuligt at befri den offentlige trafik helt for sine samfundsmæssige forpligtelser, besluttede man, at der skulle betales jernbanerne en erstatning for den trafik, som ikke er rentabel.

»Signalen«.

## SJ-investeringer

For budgetåret 1960/61 har svenske jernbaner planlagt at investere 343 millioner kroner på forskellige områder. Man skulle egentlig have anvendt 360 millioner kroner, men har under hensyn til konjunkturf forholdene begrænset beløbet til 343 millioner kroner.

Af de planlagte investeringer fordeles beløbet på følgende hovedgrupper:

Bane og bygninger 112,7, nybygning og ombygning af jernbanelinier 3,0, elektriske anlæg 51,5, rullende materiel og søfartsmateriel 142,0, biltrafik 12,6, forsvarsberedskab 3,5, inventar 9,0 og diverse 8,7 millioner kroner.

»SJ-nytt«.

## SJ-personale skal oplæres i mund til mundmetoden

Svenske jernbaner har besluttet at SJ-personalet skal lære mund til mundmetoden til brug ved livredning. I øjeblikket får hovedparten af personalet, eller omkring 45.000 ansatte, undervisning i første hjælp og livredning. Det er meningen, at man vil fremsætte forslag om, at alt SJ-personale skal gennemgå en sådan undervisning, herunder også brandsluknings- og civilforsvarsopgaver.

Det er bestemt, at mund til mundmetoden i første række skal anvendes ved ulykkestilfælde, i anden række skal Holger Nielsen-metoden benyttes.

»SJ-nytt«.

## Jernbanebro over Rhinen fylder 100

Den 3. oktober 1859 blev den første jernbanebro over Rhinen ved Köln åbnet for trafikken. Den havde kun to spor og viste sig hurtigt at være for lille. Man bestemte sig derfor til at bygge en bro med firesporet bane. Den blev taget i brug den 22. maj 1911, men kort før Tysklands kapitulation blev denne bro sprængt i luften af tyske tropper. Det skete den 7. marts 1945.

På grund af den store trafik over Rhinen på dette sted og Kølns betydning som et vigtigt knudepunkt i

jernbanetrafikken både nord-syd og øst-vest, måtte broen hurtigst muligt midlertidig genopbygges. Det blev den, men dog kun med to spor, hvad der var ganske utilstrækkeligt. I de seneste år har man derfor arbejdet på at gøre broen firesporet. Arbejdet blev færdigt til sommerkøreplanens ikrafttræden, og det sidste, der blev udført på broen, var et malerarbejde, hvortil der medgik 48 tons farve, og 60 mand var beskæftiget her. Man anvendte først en dækfarve og derpå en grøn farve, som særligt skal kunne beskytte. Den samlede flade var på ikke mindre end 45.000 m<sup>2</sup>, og malingen vil kunne holde i tyve år, hvis beregningerne da slår til. Udgiften til dette malerarbejde var ca. en million kroner.

## Hovedbanegård som parkeringshus

I München er man stærkt i gang med at bygge en meget stor, moderne hovedbanegård. Den ene fløj er allerede fuldført, og i sydfløjen indrettes på fjerde og femte etage parkeringspladser til 80 biler, som bliver ført derop i elevatorer. Endnu 80 parkeringspladser kommer til næste år, når hovedbanegårdens nordfløj bliver færdig. De 160 nye parkeringspladser i München er anbragt 15-18 meter over banegårdspladsen.

## Italien

Italiens statsbaner er i gang med en omfattende modernisering, også af det rullende materiel og el-trækraften. De italienske baner anvender 300 volt jævnstrøm og har netop bestilt 37 nye lokomotiver af typen Bo-Bo og på 4300 kw. De skal køre eksprestog med 140 km/t og tunge godstog med 85 km/t. Motorerne er bygget som »tvillinger« i samme ramme, og maskinerne får ialt tolv motorer, der kan serie- eller parallelkobles i grupper på fire eller tre.

Det første af de nye lokomotiver er nu leveret og er blevet prøvekørt. Det er udstyret med trykluftbremse og foretager togopvarmningen elektrisk. Italien bygger selv de nye maskiner på Vado Ligure del Tecnomasiv Italiano Brower Boveri.





# Landsoplysningsudvalget

## Det lokale oplysningsarbejde

Rundt om i afdelingerne skulle man nu have overstået første runde i arbejdet med tilrettelæggelsen af vinterens oplysningsarbejde, og de første arrangementer er vel allerede løbet af stabelen og flere vil følge efter i hastig rækkefølge i den nærmeste fremtid.

Landsoplysningsudvalget vil gerne gennem disse linier ønske held og lykke med arbejdet, og vi opfordrer samtidig alle foreningens medlemmer til at tage aktivt del i arrangementerne således, at vi derigennem alle kan være medvirkende til en fortsat fremgang for vor organisation.

I forbindelse med de igangsatte arrangementer beder vi afdelingerne tilsende udvalget en kort oplysning om, hvilke programmer der er påtænkt for den kommende vinter, ligesom vi også gerne vil have oplyst, i hvilket omfang der ønskes bistand fra vor side, en bistand, der i kort-hed vil kunne samles indenfor følgende hovedområder:

### Studiekredse

I studiekredse indenfor emnet »Tjenestemandforhold« tilbyder udvalget – i lighed med tidligere år – at stille gruppeledere fra vore kursus til rådighed for enkelte af studiekredsens møder. Hvilke emner, der i så henseende skal behandles, afgør de enkelte kredse selv.

Endvidere tilbyder udvalget gennem en art udvidet korrespondance at stå de enkelte kredse til rådighed gennem udarbejdelse og rettelse af forskellige opgaver osv., på en sådan måde, at der knyttes en nærmere kontakt mellem studiekredsene og landsoplysningsudvalget.

For studiekredse i andre emner end førnævnte kan der også rettes henvendelse til udvalget i evt. tvivls-spørgsmål, i sådanne tilfælde må man dog ikke påregne at en besvarelse vil kunne komme omgående,

dersom de problemer, der rejses, kræver, at vi må søge oplysninger udenfor vor egen kreds.

Endelig vedr. studiekredse kan oplyses, at AOF indenfor de kommende måneder udsender et helt nyt grundbogsmateriale, der vil kunne benyttes såvel på almindelig studiekreds-basis som gennem brevs-kole. En nærmere beskrivelse af dette ny grundbogsmateriale vil følge her i bladet, så snart det foreligger.

### Foredrag

Indenfor foredragsvirksomheden ligger udvalget inde med lister over snart sagt alle emner, og ønsker om bestemte foredrag vil derfor kunne klares ved henvendelse til os. Vi må dog her anmode om, at der sendes os besked om eventuelle ønsker i god tid forud for foredragets afholdelse, således at den ønskede foredragsholder vil kunne få lejlighed til at indarbejde vore ønsker i sit øvrige program.

### Forskelligt

Som det fremgår af foranstående, stiller landsoplysningsudvalget sin arbejdskraft til rådighed for alle, der måtte ønske det. Vi undlader dog ikke samtidig at oplyse, at spørgsmål om lokaler, honorar til ledere af studiekredse osv., hurtigst vil kunne ordnes gennem det lokale AOF, men skulle der i evt. godkendelse af en studiekreds rejse sig problemer, der ikke kan løses lokalt, skal vi gerne forsøge, om vi kan løse spørgsmålet.

Vi har i år haft en ualmindelig fin sommer, og det kan måske for mange være vanskeligt at skulle samle sig om den kendsgerning, at det muntre og frie fritidsliv udendørs nu er ovre. Men netop denne kendsgerning bør måske være en yderligere spore til, at vi alle gør en indsats for at ikke den kommende vinter skal blive en greel modpol af mørke og tristhed.

Landsoplysningsudvalget.

## Medlemskursus

Hjemkommen fra medlemskursus 1959 vil jeg gerne have lov til gennem DLT at rette en tak til landsoplysningsudvalget for dette arrangement.

Tak til kursus- og gruppeledere, som har en stor del af æren for, at dette kursus blev så vellykket, som tilfældet var.

Det er en stor præstation af Dansk Lokomotivmands Forening at kunne holde disse kurser for egne midler i så skønne omgivelser som på vort eget feriehjem – kun skade at så få medlemmer er interesserede!

Man må ikke undervurdere den betydning, disse kurser har, jeg tænker her blandt andet på det sammenhold og det kammeratskab, der ganske naturligt opstår – det er der ikke for meget af i det daglige! Her på feriehjemmet træffer vi kolleger fra andre depoter, kolleger som vi ellers ikke har mulighed for at træffe, og i fællesskab gennemgås de ordrer og bestemmelser vi arbejder under til daglig: tjenestetidsregler, lønningsbestemmelser, sygefradragsregler o.s.v., altsammen noget som vi til stadighed har brug for. Nu må man ikke tro, at det kun er tørre love og bestemmelser, der gennemgås, det er ikke tilfældet. Der bydes på et ret afvekslende program med blandt andet gode foredragsholdere og efterfølgende diskussion, hvor hver enkelt deltager har lejlighed til at fremkomme med sine meninger og synspunkter.

Hele kurset er tilrettelagt på en sådan måde, at alle får udbytte deraf, og når man rejser fra feriehjemmet, så føler man, at man virkelig tager noget med derfra.

Jeg tror, det ville være et tab for lokomotivmændene, om man indstillede disse kurser på grund af manglende tilslutning, og jeg vil så kraftigt som muligt anbefale de kolleger, der har mulighed derfor, til at deltage i de (forhåbentlig) kommende kurser.

Til slut vil jeg gerne sende en hilsen og en tak til de kolleger, der deltog i dette medlemskursus, med ønsket om, at vi igen må mødes til kursus på vort dejlige feriehjem.

Abyhøj.





### Jubilæum

Mandag den 19. oktober kan lokomotivfører K. G. Jensen, Korsør, fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

K. G. Jensen er en agtet lokomotivmand og kollega, der er velset over alt for sit aldrig svigtende humør.

Afdeling 17 sender på jubilæumsdagen de hjerteligste lykønskninger med tak for tiden der er gået og de bedste ønsker for tiden fremover.

E. J.

### Jubilæum i Sønderborg

Blandt de mange der i år kan fejre et 40 års virke ved DSB, findes også lokomotivfører og depotforstander M. J. K. E. Nielsen i Sønderborg, og dette sker den 26. oktober d.å.

Mads af alle kendt og slet og ret kaldet sådan, begyndte sin løbebane ved DSB den 26. oktober 1919 som aspirant i Korsør, den 20. november 1920 blev han, som det dengang hed, konstitueret som lokomotivfører i Haderslev og landede, efter en kort afstikker til Tinglev, allerede den 1. oktober 1921 i Sønderborg som lokomotivfyrbøder. 1. juli 1941 blev han lokomotivfører i Padborg, men kom tilbage til Sønderborg igen januar 1945 og blev depotforstander fra maj 1954.

Af de forskellige dataer kan læses, at den længste tid af de 40 år ved DSB, næsten 22 år, har Mads virket som fyrbøder. Ser man på de få steder, han har været, vil man se hans trofasthed over for Sønderjylland og da særligt Sønderborg, hvor han trods fynbo har været i 38 år.

Som den store organisationsmand Mads altid har været, var det naturligt, at han i en årrække var formand for såvel fyrbøder som fører-afdelingen her. Også som kooperationsmand har Mads været fremtrædende, idet han således også en tid var formand for brugsforeningen i Sønderborg.

Efter lang tids varetagelse af sådanne hverv, er det ikke altid let at overtage en depotforstandergerning, hvor såvel jernbanens som personalets interesser mødes og skal plejes til fælles bedste, men vi mener i afd. her, at han har klaret det på en måde, så vi kan respektere ham derfor.

Til de mange, der sikkert den nævnte dag møder op med alle gode ønsker for den store dag, kan lokomotivmandsforeningen i Sønderborg også føje sine.

Afd. 25 og 26.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

R. Ditlevsen, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

K. G. Jensen, lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

V. E. T. Sørensen, lokomotivfører, Hgl.

Al opmærksomhed frabedes venligst ved mit jubilæum.

E. Olsen, lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 26. oktober frabedes venligst.

H. Enevoldsen, lokomotivfører, Hgl.



Forfremmelse efter ansøgning til lokomotivfører i 15. lkl. (kørelærer i dampdriften) pr. 1-9-59.

Lokomotivfører 12. lkl.:

N. H. B. Jørgensen, Kalundborg, i Kalundborg.

Forfremmelse til lokomotivfører pr. 1-10-59.

Lokomotivfyrbøder:

B. Villumsen, Kalundborg, i Kalundborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-9-59.

Lokomotivfører 12. lkl.:

N. J. Andersen (Ferslev), København Gb, til Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-10-59.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

B. G. T. Andersen, Fredericia, til Århus.

K. F. Hansen, Padborg, til Fredericia.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. A. Stangerup, Helgoland, til København Gb.

A. C. Vinsten, København Gb., til Helgoland.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

H. P. O. Hansen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-12-59).

Dødsfald.

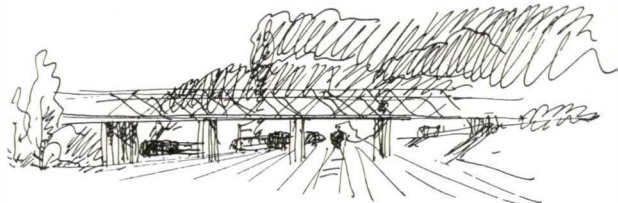
Pensioneret lokomotivfører A. C. A. Rønnaa, Ålborg, er afgået ved døden den 10. september 1959.

### MEDLEMSLISTEN

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

Håndværker V. Jordan, Frisengaardsvej 121, Nyborg.

Forsidebilledet i sidste nummer af DLT af 20. september var ikke af lokomotivfyrbøder S. Jørgensen, Helsingør.





- leading in the maritime

B&W

**B&W**

B&W

SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESELMOTORER  
*med og uden*  
TURBOLADNING



World...

**B&W**

B&W

**BURMEISTER & WAIN**

*København · Danmark*



Forlang salaterne

fra

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



- i det lange løb vil De synes bedst om

**ALBANI PILSNER**

## AARHUS

### Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalføjter . 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



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



### D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 20944

Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

### 24 382 . Ydun Vask

Våd vask . Rullevask . Færdig vask  
Fagmæssig behandling til små priser



JÆGERGAARDSGADE 88, AARHUS  
BORGGADE 5, ..  
VESTER ALLE 31, ..  
JYLLANDSGADE 8, ..  
KONGEVEJ 22, VIBY

### Intet som Neppers Kaffe!

Mod Aflevering af denne Annonce fradrages 50 Øre paa ¼ kg  
Kaffe. HUSK! det er Banegaardspl. 10, Aarhus.

**DE FORENEDE  
KULIMPORTØRER**  
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211  
KØBENHAVN K

## FREDERICIA

Ekvipér Dem i  
**LONDON-MAGASINET**  
FREDERICIA

Det bedste i  
**FJERNSYN OG RADIO**  
V. Petersen  
Jyllandsgade 22, Fredericia  
Tlf. 1033

**Fredericia Mejeri**  
Gothersgade 14  
Anbefaler sig med  
1. kl.s mejeriprodukter

»LA BELLA«  
blomster- og kransforretning  
anbefales de ærede medlemmer  
Gothersgade 15, Fredericia 598  
v. Doris Sørensen

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN  
BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

Spis mere OST,  
ring saa kommer Fallesen  
Tlf. Kalundborg 1029

## NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

**Windsor** Nørregade 20  
Telf. 1811

Herre- og Dreengeekvipering

*Weinrich Nielsens*  
Bageri og Conditori  
anbefales

### ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel  
Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

½ C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

### BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser  
Festsange - Telegrammer

**N. URBAN SØRENSEN**

SLAGTER

Altid 1. Kl. Vær

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

### NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

*Forlang!*

**Carlsminde  
øl og vand**

### Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget

*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

### 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