

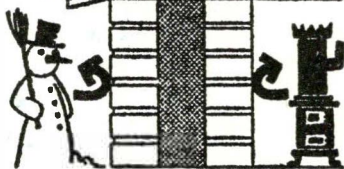
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 24 . 20. DECEMBER 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

HOLD KULDEN UDE
OG VARMEN INDE -
MED ↘



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra $\frac{1}{2}$ Dansk Asfaltfabrik

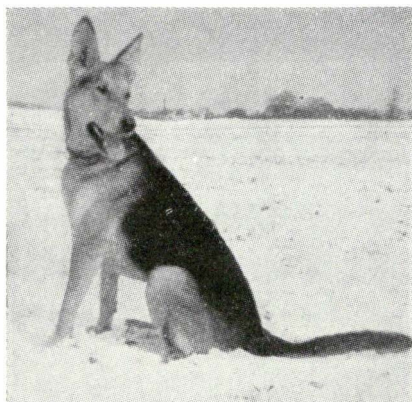
Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS

SCHÄFERHUNDE



Hvalpe og unghunde
stambogsførte i DDK

KENNEL REIMANN

TELEFON VEMMELEV 233

ALFRED KRABBENHØFT

A/S

Murer- og entreprenørfirma

Strandby Kirkevej 303

ESBJERG

Telefon 1054

Aut. isolatør for Rockwool hulmurisolation

Forlang tilbud

Komfurer
Ovne (varme og bage)
Super vandvarmere
Anlæg
Nye og brugte
Gaslys
Alt i teknisk tilbehør
Stort udvalg

Demonstration
Efterservice
Prøvetid (alm. anlæg)
Omgående levering
Teknisk bistand
Et. c.
Tal med

SUNDBY
4065*

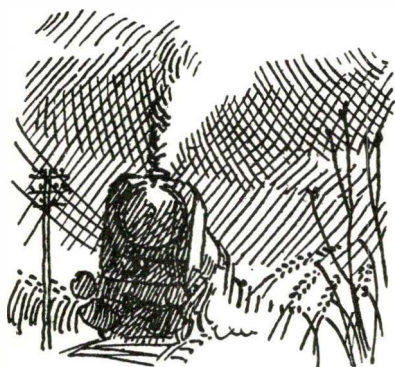
8-16,30 lørdag til 12,30

Lager og ekspedition:

Ulrik Birchs Alle 43, S.

(ved Engelsvej 47)





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 24 - 59. ÅRGANG

20. DECEMBER 1959



Imod jul	415
Dødsfald	416
Frontruden	417
Eventyrlig lilleputbane	418
Opfindelser og tilfældigheder ..	420
Fra medlemskredsen - Orlov - Signalerne på Falster	421
Landsmøde i Norsk Jernbane- forbund	422
Forsikringsforeningerne	422
Struer Jernbaneorkester	425
Under DLF	424
Personalialia	424
Nye adresser	424
Statsbanepersonalets Sygekasse	424
Personalefortegnelsen	424
DLT indbundet	424
Indholdsfortegnelse	425

Forsidebillede:

Brunkulstog til »Midtkraft«
på Silkeborg station.

Foto: S. Jørgensen, Helsingør.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

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

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Imod jul!

Agtpågivenhed og kunnen er lokomotivmandens juleretter

Orkanagtige vindstød fører sneen i en forrygende hvirveldans gennem landskabet. Himmel og jord står i ét omkring toget, og bag maskinens frontrude følger anspændte, men årvågne øjne signalernes udvisen. Sneen står i »et kog« omkring køretøjet, dets mange hestekræfter mobiliseres og for fuldt drøn kører toget ind i snedrivene og kaster sneen ud i nye forrygende hvirvler, læggende sig til hvile bag toget, indtil den påny bliver slynget omkring for alle vinde.

Transporten skal holdes i gang, hjulene rulle; men naturen øger sit tag i stærke viljer, kong Vinter er over dem, og hans vilje er ej nem at bøje. Et hårdt, krævende job er det at være lokomotivmand under disse forhold, og et lettelsens suk undslipper ham, når maskinen køres i hus, hvor den gøres klar til en ny mand, som skal tage en tørn med naturkræfterne.

Det er ikke en misundelsesværdig lod at føre tog, når vinterens hårde tag hviler over land og by, der kræves en kraftanstrengelse, thi i forvejen er tjenesten hård og krævende. Den moderne trækraft tager sin mand i jernbanernes skarpe konkurrence med andre transportmidler. Maskinernes mange hestekræfter betinger større og hurtigere tog. Agtpågivenheden og anspændelsen stiger proportionalt hermed.

I damplokomotivets epoke var det lige så hårdt at fare gennem landskabet i vinterens sne og kulde, men det var som om proportionerne indpassedes bedre i forholdet, arbejdsydelsen og midlerne til at skabe den. Mennesket beherskede maskinkraften og skabte heraf præstationerne.

I motordriftens tidsalder er billedet vendt. Nu er det maskinen, som behersker mennesket. Dennes præstation må følges af tilsvarende menneskelig ydelse, en almindelig enerverende indsats, mere psykisk end fysisk, et offer på mekaniseringens alter. Endnu har vi ikke maskinrobotter, men robotter med liv og nerve, sårbare. Og naturen gør med sit jerngreb om liv og nerve tilværelsen sur og møgkedelig, men hjulene skal rulle, vi skal frem.

I erkendelse af vort jobs betydning som et vigtigt led i samfundsmaskineriet må vi dirigere maskinen frem.

Kong Vinters velkomsthilsen falder på tærsklen til jernbanernes allertravleste tid. Julen står for døren. For folk og få må gøres en ekstra indsats op til denne højtide. Rejsesamkvemet stiger på få dage til klimaks, og som sneen for de orkanagtige vindstød, hvirvler de rejsende til nær og fjern. Det slumrende familiefællesskab vågner til dåd, og skinnevejen formidler samlingen under lysenes skær i glade, forventningsfulde sjæle, som for en stund lader livets besværligheder ligge hen.

Som jernbanemand og lokomotivmand er denne glæde beskåret, pligten kalder, men i sig selv er der noget opløftende ved at være med til formidling af al denne fordragelighed, knyttet af et net af blanke skinneveje. Selv får han ind imellem - et år hist og et år her - lejlighed til at glædes ved julen hjemme hos familien, og derfor skønne dobbelt derpå, men ellers går turen med anspændte øjne bag frontrudens blanke glas.

Dødsfald



Søndag den 13. december afgik Jernbaneforeningens sekretær, trafikkontrollør C. A. A. Larsen pludselig ved døden. Efter et møde om formiddagen sank han om i sit hjem ramt af en hjertelammelse.

C. A. Larsen blev knapt 58 år gammel. Han begyndte som elev ved Danske Statsbaner i 1919 og blev ansat som assistent i 1926. Allerede på dette tidspunkt havde C. A. Larsen vist stor interesse for og taget aktivt del i organisationsarbejdet og trådte i 1930 ind i bestyrelsen for 4. kreds. Herefter fulgte tildeling af større og større opgaver inden for foreningen. Således blev han i 1933 indvalgt i hovedbestyrelsen, i 1938 overtog han hvervet som næstformand for i 1944 at beklæde stillingen som sekretær.

Denne tillidspost har C. A. Larsen på en fyldestgørende og beundringsværdig måde varetaget siden. Flittig og energisk fulgte han arbejdet op og stod som en uvurderlig støtte ved siden af de gennem årene skiftende formænd. Med en grundighed, der er de få beskåret, var han et samlingsmærke i det daglige arbejde. Rådgivende for sine medarbejdere og med et trofast sind overfor sin forening førte ham til mange betroede hverv.

Budskabet om C. A. Larsens død kom på en gang overraskende og alligevel ventet. I de senere år havde helbredet svigtet. Flere hospitalsophold havde været nødvendig og selv om han i den senere tid udadtil syntes at være i bedring, var de, der stod ham nærmest, klar over, hvor svækket han var af sygdommen.

Vi bevarer i taknemmelighed mindet om C. A. A. Larsen.

Det må håbes, at naturen arter sig vel, når hele maskineriet sættes ind på topbelastning, thi nok er lokomotivmanden villig og beredt til at lade trække veksler på hans arbejdsindsats ved denne lejlighed, men nærer meget lidt ønske om gentagelse af lige overstået snevanskeligheder, ligesom jernbanerne for sin del nødig skulle gå glip af de store transportindtægter. Vi er alle i samme båd og ønsker derfor hver af sine grunde, at juletravlheden må forløbe gnidningsløst til gavn for helheden.

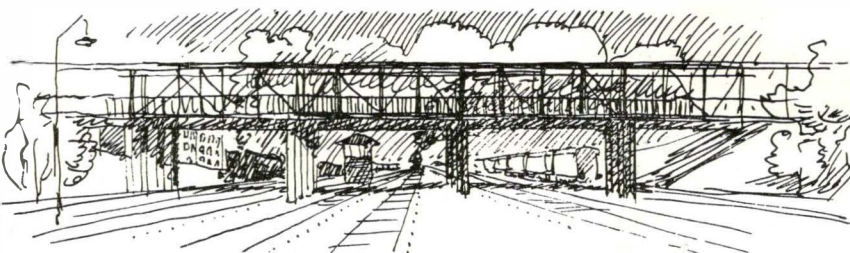
Der bliver ingen gås med rødkål eller juletræ på maskinen hos lokomotivmanden – måske lidt ekstra på »klemmerne«. Derimod er brug af hans agtpågivenhed og kunnen de juleretter, der sættes for ham, så det glade og forventningsfulde rejsepublikum kommer sikkert og hurtigt til sit bestemmelsessted. Han er med til, som alle øvrige jernbanemænd, at klare jernbanernes transportforpligtelser, alle må anstrenge sig for at løse denne opgave på den mest effektive måde. Jernbanen er stadig hovednerven i samfærdselsmidlernes brogede verden, og dens mænd forstår betydningen af at holde dens fane højt. Svaret på andres gnaven i dens prøvede, barkedede over eet århundred gamle tilværelse.

Alle mand tørner ud, og overvågende signalernes endeløse kæde bringes toget frem. Medens lysene bag husenes vinduer lader ane de travle juleforberedelser, farer toget frem under vinterens natblå himmel. Mange hestekræfters drønen mod det omgivende land, og det skærende frontlys i dunkelheden varslers den tilstundende højtid. Som den, der retter ryggen efter godt dagværk, glider toget til perron, og dets glade last strømmer ud til velkomsthilsenen fra slægt og venner. Vi ønsker dem og kollegaen en fredelig jul.

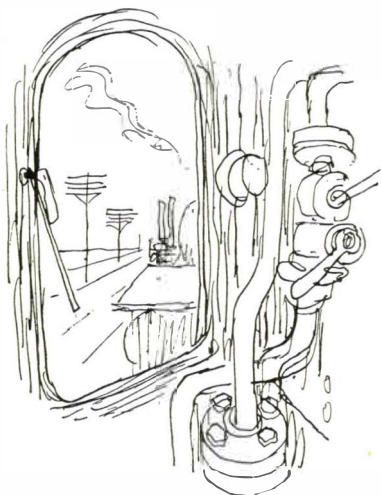


Hovedbestyrelsen og redaktionen
ønsker medlemmerne og bladets øvrige
læsere

*glædelig Jul og
godt Nytår*



Frontruden



Radiotelefon på rangerkøretøjer

I følge SJ-nyt har de svenske jernbaner i Göteborg installeret radiotelefon på 30 dieslrangerlokomotiver, som anvendes på det göteborgske banegårdsterræn, som har en total sporlængde på 268 km.

Med dette radiotelefonanlæg muliggøres direkte forbindelse mellem lokomotiverne og samtlige de til anlægget tilsluttede tjenestesteder. Dette arrangement skulle blive af stor værdi både af hensyn til de lange afstande, der er tale om i terrænet, og for SJ's bestræbelser på at yde kunderne den bedst mulige service inden for et rimeligt omkostningsniveau.

Anlægget, der er monteret på diesellokomotiver af type T 2 og V 3, arbejder med tre kanaler, og man kan sende over disse samtidig uden forstyrrelse af den enkelte sendekanal. Sending og modtagning kan ske på samme tid. Basisstationerne er sådan placeret, at samtlige banegårde i Göteborg kan betjenes med godt resultat.

Man stiller meget store forventninger til dette lokomotivradiosystem. Både lokomotiv- og rangerpersonale har vist stor interesse for anlægget og betragter det som værdifuldt at kunne få hurtig kontakt med andre tjenestesteder fra hvilken som helst plads på en af banegårdene.

Når rangerlokomotivet forlader remisen, melder lokomotivføreren dette til en telefonist, som noterer, at loko-

motivet er klar til tjenestegøring. Alle lokomotiver har en betegnelse, f.eks. »Gbv 21« for Göteborg vestre lokomotiv 21. Denne anvendes ved opkald, svar og noteringer. Når tjenestegøringen slutes, eller der skal holdes spisepause, anmeldes dette.

Rangerledere og andet personale på banegårdene kan gennem radioen få hurtig kontakt med vognekspektion, togklarere m.fl. uden at skulle have fat i en fast telefon. I modsat retning kan ekspeditionen kalde hvert lokomotiv og via lokomotivføreren få kontakt med rangerlederen.

Radioanlægget giver SJ mulighed for yderligere forbedring af kunde-betjeningen. I Göteborgs havn ligger normalt omkring 40 skibe, som i reglen skal rangerbetjenes tre gange om dagen. Ofte kommer beskeden fra trafikanterne for sent, ligesom man vil ændre en tidligere givet ordre. Dette kan nu klares hurtigere med brug af radiotelefonen. Samtaler kan også føres fra det ene til det andet lokomotiv.

Sovevognen fylder 100

Den amerikanske Pullman-vogn, der blev forbilledet for verdens sovevogne, er netop fyldt hundrede år. I september 1859 blev den første Pullman-Car bygget færdig og præsenteret, men man kan ikke påstå, at den fra starten var nogen succes. Det skyldtes, at der ved vognens bygning overhovedet ikke var taget hensyn hverken til banelegemets profil eller til broers bredde. Pullman-vognen kunne simpelthen ikke benyttes til kørsel på de daværende amerikanske jernbanelinjer!

Vognens opfinder var den unge landmandssøn, George Mortimer Pullman, som blev ingeniør, og da han var sidst i tyverne, fik han ideen til at bygge en sovevogn og tog til Bloomington, hvor han foreslog, at to af Chicago & Alton Railroad's siddevogne skulle ombygges til sovevogne. Ombygningen kostede tusind dollar pr. vogn, som fik 10 soveafdelinger – nærmest store alkovepladser – langs siden og hver to vaskerum. Det hele var yderst primitivt. Vognenes opvarmning skete ved to kaminer, hvori

man fyrede med træ, og oplysningen var tranlamper, som osede stærkt og gav mere røg end lys. Vognene var ikke affjedrede, men skumplede hen over dårlige skinner og tilsvarende –sammenføjninger.

Det var bestemt ikke nogen nydelse at køre i en sådan sovevogn.

George Pullman arbejdede videre på at forbedre sin sovevogn, og i 1863 lykkedes det ham at få dannet det senere så mægtige Pullman-selskab, efter at han havde taget patent på at bygge to køjer over hinanden, således at den øverste om dagen kunne slås op ad væggen, mens den underste køje om dagen fungerede som siddeplads, altså det samme system, der stadig anvendes i vore dages sove- og liggevogne. Pullman gjorde de nye sovevogne betydeligt mere luksuøse, og de første eksemplarer byggede selskabet tyve meter lange. Vognene havde 16 sovepladser, opvarmning ved varmluft, fine silkebrokader på væggene, paneler af dyrt træ og ægte tæpper på gulvene, ligesom udstyret var datidens fornemste krummelurer.

Den første luksus-Pullman blev døbt »Pioneer«, den var både for stor og for dyr for jernbanerne, men da sovevognen blev rekvireret ved vigtige amerikanske begivenheder, foretog jernbaneselskaber de nødvendige ændringer, så den kunne bruges på banenettet. Herefter gik det stadig fremad med Pullman-vognene, som blev bygget i stort antal. De kom i 1880'erne til Europa og indførtes først i England, som betalte leje af sovevognene og afgift af hver solgt soveplads til det amerikanske selskab.

I mange år var disse vognes køjer anbragt i længderetningen. Så gik man over til at bygge dem på tværs af vognene. I vor tid er sovevogns-selskaberne ved at gå tilbage til den oprindelige form. Både Wagons-Lits og det tyske DSG har i sine mest moderne sovevogne sengepladser i ene-kupeer og i vognenes længderetning. Det hævdes, at den bedre affjedring af vognene, deres tyngde, skinnernes kvalitet og banelegemets profil giver den roligste og mest behagelige hvile, når man ligger »på langs«.

Hundredårigt lokomotiv foran en eventyrlig lilleputbane tværs igennem Wales



Ved *Spectator*

Dens sporvidde er kun 60 cm, og den kan let vælte. – Dens længde er kun 12 km. – Men hvilken oplevelse at køre gennem det vidunderskønne Wales i waggoner, der en gang var de mest moderne i verden.

Ja, hvor skulle man vel finde den mest vidunderlige jernbane i verden, om ikke i Wales – spørger den svenske journalist *Karl Olof Hedström* – og jeg gør hans spørgsmål til mit. – Wales, denne skønneste og mest betagende del af Storbritannien.

Verdens ældste smalsporede jernbane er knyttet til byen *Blaenau Ffestiniogs* navn. Nu håber jeg, at hverken typografen eller korrektøren tror, jeg har taget fejl ved at stave byens navn som sket er. Byen hedder *Ffestiniog* med to »f« i begyndelsen. Ganske pudsigt var det engelske parlament i sin tid den eneste institution, der ikke havde lagt mærke hertil. Parlamentet gav i 1832 bevilling til drift af *Ffestiniogs* jernbane. Der eksisterer nu en forening, som skal garantere den kuriøse banes fortsatte beståen. Den hedder

»*Ffestiniog Railway Society Limited*«. Formanden bor i London og hedder *W. B. Broadbent*. Der er 1500 medlemmer af alle mulige beskæftigelser, jernbanefolk, lærere, ingeniører, advokater m.v.

En tjans som banearbejder.

Jeg sidder med en brochure om den ejendommelige bane. Baneselskabets ledelse erklærer, at mange flere bør melde sig ind for at være med at opretholde banen. Kontingentet er 1 £. Man kan så få lov at tilbringe sin ferie i *Portmadoc* og hjælpe til som banearbejder. Og man får lov til at køre gratis med banen på 3. klasse.

Jeg skrev netop, fortsætter min svenske kollega, at *Blaenau Ffestiniog* har givet jernbanen dens navn. Men stationen, hvorfra den 127-årige lilleput-bane udgår, er *Portmadoc*. Dens sporvidde er 60 cm. Fra *Portmadoc* går banen til *Pen Cob* og *Boston Lodge*, og derfra videre til *Minfford* (ikke nogen skrivefejl, dis-

se to ff'er), og her ved *Minfford* har lilleput-banen en tilknytning til storebror *British Railway*. Så fortsætter den til *Pen-y-Bryn* forbi *Penrhyn-deudraeth* (ja, det gælder om at holde tungen lige i munden) og derpå til *Tan-y-Bwlch*. Og her kan man drikke sin te, og puste ud før man eventuelt tiltræder tilbagejensen.

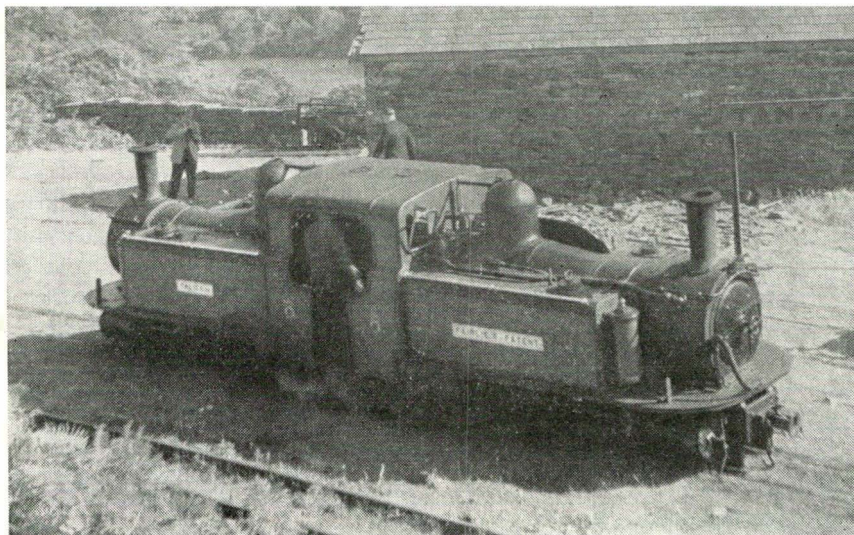
Gennem vidunderskønne landskaber

Og hvad ser man så på rejsen, 12 km kun, med lilleputtoget? Man kører gennem de mest vidunderskønne dale, forbi stejle og utilgængelige fjelde. Der flammer overalt i sommertiden de skønneste blomster langs jernbanelinien. Man ser på nogen afstand den gamle, ærværdige middelalderby *Snowdon*, og tæt ved denne et bjerg, der, skønt det kun er 1000 m højt, har fået verdensberømmelse. Det forstår man først, når man kommer hertil. Vi passerer masser af gamle ridderborge, og ønsker vi havde tid til at stoppe og gå ind i dem og se, hvad de indeholder.

Så holder vi i *Tan-y-Bwlch*, skønt vi naturligvis skulle have fortsat til *Ffestiniog*. Men der er det kedelige ved det, at banelinien hertil ikke endnu er helt i orden. Den skal sættes i stand, og det er dette job, de medlemmer, der melder sig ind, kan få lov at deltage i.

1. og 3. klasse

Lilleputbanen er ikke på nogen måde moderne. Den har stadig sin 1. og sin 3. klasse – men altså ingen 2.



Nærbillede af »*Prince*« på bane-gården *Tan-y-Bwlch*.

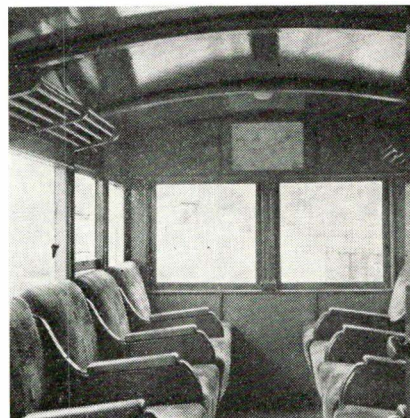
klasse. Løser man billet til 1. klasse, kan man, dog kun mod en ekstrabetaling, sætte sig ind i en særlig udsigtsvogn, som er tilkøbt sidst i toget. Den har brede vinduer både i siderne og i vognens ende, så man har en uhindret udsigt til den forbi-rullende skønne natur. Der findes også i toget en restaurantvogn med plyds, hvor man kan indtage forfriskninger. Men dog ikke den store middag med flere retter mad.

En gang var det blodig alvor

Nu er denne bane kun til underholdning. Men det er måske værd at bemærke, at den ved sin start var blodig alvor. Den blev bygget for at fragte skiffer fra de mange brud på denne egn, en af de eneste næringsveje man havde, og som betød brødet, det kummerlige brød, til egnens befolkning. I dag når banens passagerantal ikke op over de 100.000. Men i sin tid befordrede den op til 150.000 passagerer og lige så mange ton fragt.

Det var i de dage, da Portmadoc var en stor havn, og hvor masser af sejlskibe kom hertil for at indtage skifferlasten. Men så gik det af mode at bruge skiffer. Portmadoc havn blev arbejdsløs. Nu vegeterer den. Der er opstået nogle mindre industrier i byen. Men de skæmmer den ikke. For den, der i sin ferie søger en fredlyst plet, hvor turismen endnu ikke er nået til at skære tykke,

Udsigtsvognen bag i toget.



blodige strimer af den besøgendes ryg, er Portmadoc stedet. Men måske er navnene langs den lille bane så vanskelige at udtale, at det bliver ret uoverkommeligt at købe billet til dens stationer.

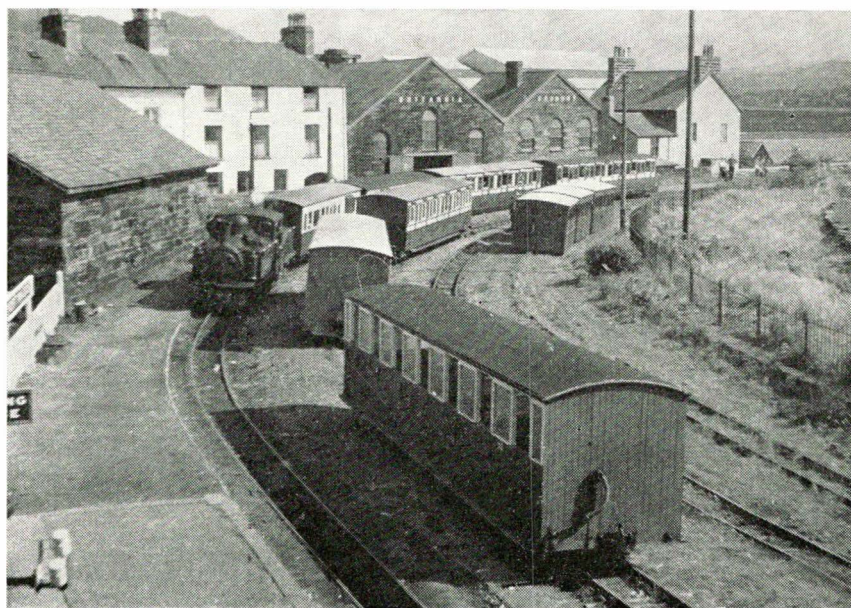
Ikke noget at le af

Generaldirektøren for den lille bane hedder *Alan Garaway*. Han er en ung og fremadstormende mand. Men pas på ikke at le eller tale nedsættende om hans lille bane, når han er nærværende. Han tåler ingen morsomheder om den ting. For ham er Ffestiniogs jernbane en alvorlig ting. Så alvorlig, at han ville se ret overlegent på, om en passager fik stødt hovedet ved at læne sig ud af vinduet. Han har udstedt forbud mod denne bevægelse, fordi der er en fare for, at toget vælter ved det stød, et sammenstød med hovedet og en skif-

ferklippe kan frembringe, og den ting ville være synd for vognene, og først og sidst ville det være synd for lokomotivet, gamle »Prince«, som begyndte at arbejde i 1863 og stadig er fuldt arbejdsdygtigt.

Den lille bane var engang Englands stolthed. Der kom delegationer fra hele verden for at beundre alle de moderniteter, den var udstyret med. Og alt det kan man se den dag i dag.

Den, der har råd blandt de danske lokomotiv- og jernbanemænd, skulle tage en tur til Wales og kigge på den gamle bane, og måske tage et nap med, så dens linie til selve Ffestiniog atter kan blive klar. Der er noget vidunderligt i, at man, midt i vor hæsblæsende atomtid, finder mennesker, der sætter tid, arbejde og kræfter ind på at bevare et fortidsminde som lilleputbanen i Wales.



Banegården i Tan-y-Bwlch.

Opfindelser og tilfældigheder



Der er mange mennesker, om hvem man kan sige med sikkerhed, at de ikke har opfundet krudtet. Men ingen ved, hvem der virkelig har opfundet krudtet. I 1242 skal den berømte engelske munk og guldmager *Roger Bacon* have lavet krudt. Imidlertid var eksplosive blandinger af kul, svovl og salpeter kendt længe forinden, sandsynligvis som resultat af tilfældigheder. *Kineserne* skal allerede i oldtiden have brugt krudt til fyrværkeri. Slaget ved Crecy i 1346 regnes i reglen for det første store slag, hvor krudtet spillede en vigtig rolle, skønt disse første, ufuldkomne kanoner måske gjorde mere larm end nytte – eller skade.

Er det nu noget usikkert med hensyn til krudtet, så er det sikkert, at tilfældigheder spiller ind ved svenskeren *Alfred Nobels* opfindelse af dynamitten i 1867. Allerede i 1848 havde en italiensk kemiker *Sobrero* fremstillet flydende nitroglycerin. Men denne var både giftig og meget eksplosiv. Nobel ville gøre nitroglycerinen praktisk brugbar og arbejdede med dette formål i sin faders sprængstof-fabrik i nærheden af Stockholm sammen med sin far og sine brødre. Under disse forsøg sprang fabrikken i luften i 1864, og Alfred Nobels yngste broder mistede livet sammen med mange andre. Alligevel fortsatte Alfred Nobel sine forsøg, og en tilfældighed førte dem frem til et positivt resultat. En tønde med nitroglycerin var bleven utæt, og noget af vædsken løb ud i den tørre jord, der lå rundt om tøndens. Nu opdagede Nobel, at denne blanding kunne behandles og transporteres, uden at de eksplosive egenskaber blev mindre. Nobel fandt snart efter en porøs slags jord (kiselgur), som kunne opsuge store mængder nitroglycerin og have samme sprængkraft som denne selv. Nobel gav denne blanding navnet *dynamit*, udledt af det græske ord *dynamis*, d.v.s. kraft eller magt. Nobel, som var fredsven, troede, at de frygtelige

sprængstoffer ville afholde menneskene fra at føre krig. Det gjorde de imidlertid ikke! Nu er det spørgsmålet, om atombomberne i vor tid vil formå det. Lad os håbe det. I 1875 opfandt Nobel sprænggelatinen, der er kraftigere end dynamitten.

Ved opfindelsen af både *strikkemaskinen* og *spindemaskinen* er tilfældighederne kommet mennesket til hjælp. Strikkemaskinens opfinder englænderen *William Lee* sad som ung og forelsket mand og læste højt for sin kæreste og hendes familie. Kvinderne sad flittigt og strikkede, og Lee syntes, at hans kæreste burde have lidt mere tid tilovers for ham. Han forsøgte da at lave en strikkemaskine, der efterhånden blev forbedret så meget, at han kunne begynde at fabrikere strømper. Men folk hånede ham for hans »djævelske« opfindelse og slog ruderne ind i hans hus. Han måtte flygte til London, hvor han nåede så vidt, at han kunne overrække dronning Elisabeth I det første par maskinstrikkede strømper. Han fik dog ikke patent på maskinen, og efter yderligere modgang i Frankrig døde han i fattigdom i 1610.

Om *James Hargreaves*, der opfandt *spindemaskinen* i 1764, fortælles følgende:

En dag var han så uheldig at vælte rokken for sin kone, og trådene kom i vild uorden. Konen blev godt gal i hovedet. Men Hargreaves, som opdagede, at Spindelen stod lodret, fik pludselig den lykkelige ide at bruge flere lodrette spindeler ved siden af hverandre og så lade det samme hjul drive dem allesammen. Snart havde han en maskine, der kunne spinde 8 tråde samtidig. Hargreaves kaldte sin maskine »Jenny«. Også her styrtede naboerne sig over ham og slog løs på hans hus. Han flygtede til Nottingham – og blev siden en velstående mand.

Hargreaves maskine blev forbedret af *Arkwright*, som en stormfuld nat i 1765 tilfældigvis kom til Hargreaves

hus for at søge husly. Her fik han »Jenny« at se, skønt Hargreaves hidtil havde holdt maskinen hemmelig. Arkwright forbedrede maskinen i den grad, at han blev en rig mand, der senere ophøjedes i adelsstanden.

Velkendt er historien om *dampmaskinens* opfinder *James Watt* (1736–1819), der i sine drengeår så låget løfte sig på sin moders tekedel. Da han blev voksen, uddannedes han til mekaniker, og i Glasgow fik han tilfældigvis en dag en af Newcomens dampmaskiner til reparation. Han forbedrede denne så meget, at den egentlige dampmaskine snart var et faktum. Dampmaskinen var så revolutionerende, at det var velfortjent, at James Watt fik sit monument i selveste Westminster Abbey!

Den første dampvogn blev bygget allerede 1769–70 af den franske ingeniør *Joseph Cugnot*. Den havde tre hjul, og opfinderen kørte med tre passagerer gennem gaderne i Paris. Den kunne køre 3½ km i timen! Regeringen bestilte da en dampvogn til kanontransport. Ved prøvekørslen kørte den imidlertid mod en mur og gik i stykker. Befolkningen mente, at den var farlig for den offentlige sikkerhed, og regeringen forbød flere eksperimenter.

Allerede James Watts assistent *William Murdock* konstruerede 1784 en model til et *lokomotiv*, ikke større, end at han kunne bære den under armen. Han foretog sine første forsøg en aften i en ensom allé ude på landet. Han satte maskinen igang og løb efter den, men snart løb den fra ham og blev borte nede i alléen. Lidt efter hørte han høje rædselskrig. Det var selveste præsten, som havde mødt det lille ildsprudende uhyre, og som var ved at dø af skræk. Han troede, at det var djævelen selv. Murdock opgav snart videre eksperimenter med lokomotivet, da han blev optaget af andre ting. – Men udviklingen gik videre, og den første jernbane til persontransport og godstransport blev åbnet den 27. september 1825 mellem Stockton og Darlington i England. Det var dog ingen tilfældighed, at det var den energiske og berømte *Georg Stephenson*, som havde bygget lokomotivet til denne jernbane.

Orlov!

DSB's kørende personale udfører deres månedlige arbejdstildeling i mange korte og lange intervaller; for lokomotivpersonalets vedkommende, op til 3 mindre adskilte arbejdsperioder inden for et døgn.

Da vi stadig søger vores tjenestefrihed (orlov) døgnvis, vil det heraf ses, at der meget let kan og bliver divergerende meninger mellem personalet og den administrerende enhed, om der skal søges én orlovsdag eller to for tjenestefrihed, der søges tildelt.

En mere konkret og retfærdig ordning bør tilstræbes både for personalet og administrationen.

Hvis man tager det private arbejdsmarked som forbillede, er der ingen der er i tvivl om, at en mand, der søger ferie f.eks. en uge, har fri for den ugentlige arbejdsnorm 45 à 48 timer, søger han fri én dag, har han fri for 7½ à 8 timer.

Da DSB's personale er tildelt henholdsvis 18 à 24 dages tjenestefrihed, hvilket for lokomotivpersonalets vedkommende vil sige 144 à 192 timers tjeneste, er det nu nærliggende at foreslå:

»Det kørende personale i fast tur søger fri for én eller flere af de dem tildelte arbejdsintervaller, hvis planmæssige timetal trækkes fra den årlige norm på 144 à 192 timer.«

Personale, der ikke arbejder i en fast tur, kvittes 8 timer for hvert døgn, der søges fri.

Følgende eksempler vil illustrere den nuværende ferieordning contra den eventuelle nye.

1. eksempel.

En mand i fast tur søger 3 dage fri for følgende tjenester:

1. dag: Rt 15–22

2. dag: Rt 22–24 samlet tjenestetid 17 t. 30 min.

3. dag: Rt 0–8

han betaler for 17 t. 30 min. tjenestefrihed med 3 orlovsdage, hvis værdi er 24 arbejdstimer.

2. eksempel.

En mand i fast tur skulle fremføre et togpar indenfor døgnets klokketimer, der planmæssigt giver 11 t. 40 min. tjeneste, men søger én orlovsdag. Administrationen må i dette tilfælde stille en mand til rådighed i 3 t. 40 min. udover de normale 8 timer.

I begge de nævnte tilfælde er der, henholdsvis til den ene og anden side meget store udsving, der i det daglige meget let giver utilfredshed og gnidninger personalet imellem.

Jeg er for gammel lokomotivmand til ikke at vide, at for enkelte tures vedkommende i forbindelse med en tolerant administrator, er der fordele ved den nuværende elastiske ordning, men er den tolerante administrator ikke til stede, vil jeg for mit vedkommende foretrække en 100 pct. retfærdig ordning til begge sider, fremfor de nuværende tilfældigheder.

R. V. Dorner, lokomotivfører, Esbjerg.

Gult blink eller gult + grønt blink!

Man bedes undskylde, jeg kommer igen, men redaktørens bemærkninger til mit indlæg »Signalerne på Falster o.s.v. tvinger mig til at præcisere, hvad vi i Næstved egentlig er uenig med hovedbestyrelsen om.

Vi vil ikke modsætte os en forandring med advisering om ændret sporbenyttelse, men uenigheden opstår over, om det gule blink i fremskudte signal skal have dobbelt betydning, eller man skal indføre gult + grønt i fremskudte signaler for advisering om ændret spor.

Statsbanerne havde indført dette signal (gult + grønt) ved Masnedø, og så tænker jeg, man ved et eller andet skrivebord har fundet ud af, det er billigere at lade det gule lys dække begge begreber, men vi er vel enige om, signalerne først skal være så sikre at køre efter som muligt, og det heller ikke skader, de også er ukomplicerede og set fra vor »fordomsfri« synsunkt, men det praktiske taget med i overvejelsen, kan vi kun opfordre til en ændring.

P.a.v.
E. Søltoft,
Næstved.

Der er ingen grund til at undskylde tilbagevendende til problemet, thi det gælder naturligvis om, at det belyses.

Anlægsomkostninger spiller altid ind i overvejelserne ved planlægning, og i omhandlede sag er yderligere den betragtning lagt til grund, for den udvidede betydning af et fremskudt signals gule lys, at man undgår indførelse af et nyt signal, og således er alle fremskudte signalers betydning fortsat ens. De viser stadig hovedsignalets stilling. Masnedø-signalet var et nyt signal.

Signalerne på Falster

Må jeg i et og alt give Søltoft ret i hans synspunkter angående de fremskudte signaler på Falster. Ulemperne ved den nye ordning (eller mangel på ordning), skal jeg ikke komme nærmere ind på, dem har Søltoft gjort fortræffeligt rede for, men jeg vil gerne fremkomme med nogle bemærkninger til redaktørens svar. Han skriver »Når man møder det gule lys i et fremskudt signal, ligger der ingen fare for misforståelser, enten betyder det, at hovedsignalet viser »stop« eller ændret sporbenyttelse-«. Ja for mig er det to forskellige begreber. Ved »stop« skal man holde foran signalmasten og ved ændret sporbenyttelse viser hovedsignalet »kør«, og man må køre forbi hovedsignalet. Når man med et planmæssigt gennemkørende tog kun får signal »hovedsignal« viser »kør« fra det fremskudte signal, er man jo allerede herigennem underrettet om, at man skal holde inde på stationen, og man tager hastigheden af toget, og hvis der så er hastighedsviser på signalmasten (det har man »glemt« at lave på Falster) fremgår det af denne, om der er lige eller afvigende togvej. Vi er enige om, »at man altid skal afpasse togets hastighed efter, hvad hovedsignalet måtte vise efter advisering af frem-

skudt signal«. Det kan man ikke, når det frem-skudte signal viser ens (gult blink) enten hoved-signalet står på »stop« eller »kør«. Det er prisvær-digt, at man vil forenkle signalsystemet (det er og-så tiltrængt), men man bør ikke drive det så vidt, at man lader et signal få to hinanden modsatte be-tydninger. Hvorfor kasserede man den udmærkede ordning fra Masnedø med gult + grønt blink = afvigende togvej? Der er eller kommer jo daglys-signaler alle de steder, hvor der er fjernbetjente stationer.

H. A. Stangerup,
lokomotivfører, Gb.

De påpegede ulemper er allerede behandlet i forrige nummer af DLT, og gentages derfor ikke her. Til bemærkningen om hastighedsviseren skal anføres, at man ikke med sikkerhed kan iagttage denne på afstande over 250 m, hvorfor det ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarligt at basere ændring af sporbenyttelsen alene på hastighedsviseren. Svaret på gult + grønt blinklys er givet foran.

Landsmøde i Norsk Jernbaneforbund

Det nordiske samarbejde jernbanemændenes or-ganisationer imellem er blevet yderligere udbygget, idet Dansk Lokomotivmands Forening for første gang var indbudt til at overvære Norsk Jernbane-forbunds landsmøde, som afholdtes i dagene fra den 23. til den 27. november i Samfundshuset i Oslo.

Forbundet har ca. 21 000 medlemmer og omfat-ter alle kategorier beskæftiget ved de norske baner, undtagen de øverste embedsmænd samt lokomotiv-mændene, der for de sidst nævntes vedkommende – lige som her i Danmark – har deres egen organi-sation.

Indbudt til at overvære landsmødet var iøvrigt flere ministre, generaldirektøren for Norges Stats-baner, formanden for LO i Norge og repræsentan-ter for samarbejdende organisationer i ind- og ud-land.

Det norske folk lever op til mindet om landets kendte digtere og komponister, hvilket åbningen af landsmødet gav tydeligt udtryk for. Efter nogle få velkomstord af forbundets formand, M. Trana, fulgte en kunstnerisk underholdning af fin kvalitet. Operasangerinden Kari Frisell sang blandt andet »Ragnhild«, hvortil Edvard Grieg har komponeret musikken, og »De hundrede violiner« til hvilken Arnulf Øverland har leveret teksten. Særligt beta-gende var det, da orkesterets strygere, under min-detalen for de i perioden siden sidste landsmøde døde medlemmer af forbundet, spillede Edv. Griegs »Våren«.

Efter denne smukke indledning holdt forman-den åbningstalen og nævnte herunder lønforholdene for de norske tjenestemænd. Han pegede på, at der i tidsrummet fra 1892 til 1945 – 53 år – var fore-kommet 9 revisioner af tjenestemændenes lønning-er, hvoraf ingen med noget særlig bemærkelses-værdigt resultat, medens der i perioden fra 1946 til 1959 – 14 år – havde været 6 revisioner, som hver havde givet et efter forholdene tilfredsstillende re-

sultat. Og videre var der gennem opnormering af adskillige stillinger sket lønforbedringer for jern-banemændenes vedkommende.

Nedsættelsen af arbejdstiden fra 48 til 45 timer om ugen var i princippet anerkendt af styrelsen for banerne, men her var opstået visse problemer, idet man fra styrelsens side ved fortolkningskunster forsøgte at borteliminere den fordel, som nedsæt-telse af arbejdstiden burde være.

Formanden kom også ind på spørgsmålet om banernes rationalisering, og her gav han fuld til-slutning til de tanker, som generaldirektøren for Norges Statsbaner flere gange havde givet udtryk for, at nu måtte Stortinget bevilge de penge, som skulle til for at modernisere banerne i overens-stemmelse med udviklingen, og befolkningens krav om god service af landets største transportmiddel.

I slutningen af sin tale kom formanden ind på interne organisationsproblemer, og det blev nævnt, at nu måtte det tages op til realitetsdrøf-telse om en sammenslutning af Norsk Jernbanefor-bund og Norsk Lokomotivmandsforbund. »Det er ikke tidssvarende, at vi står delt«, sagde Trana. Det rigtige må være alle norske jernbanemænd i én organisation, derved vil vi vinde i styrke.

Spørgsmålet om en trafikkoordinering er også aktuel i Norge, og landsmødet fik forelagt en reso-lution, hvori der peges på den illoyale konkurrence banerne er udsat for fra andre transportmidlers side. Et spørgsmål, der ligesom hernede, er meget vanskeligt at få politikerne med til at løse.

En af kongresdagene var de udenlandske gæster inviteret til Hamar for at se det norske jernbane-museum. Dette har forøvrigt tidligere været om-talt i Dansk Lokomotiv Tidende, og det er absolut et besøg værd. Her har organisation og administra-tion i fællesskab skabt noget som fortjener aner-kendelse, og lad det ordsprog, som kendes hernede: »næh, kom til Norge min far, så skal du se«, slutte med »jernbanemuseum. Thi her er absolut noget at lære for de danske jernbanemænd, der er inter-esseret i tilblivelsen af noget lignende hernede.

S. S.

Forsikringsforeningerne

Forsikringsagenturforeningen

I anledning af at statsbanerne fra 1. januar 1960 overfører udbetaling af lønninger og pensioner til hul-kortsystem, gør vi opmærksom på, at de hidtil gæl-dende regler for afkortning af forsikringspræmier ikke længere kan opretholdes.

Præmien har hidtil været fradraget $\frac{1}{2}$ årlig hver 1. februar og 1. august. Dette ændres fra 1. februar 1960 til *præmiefradrag med $\frac{1}{12}$ af årspræmien hver måned.* Af praktiske grunde har det været nødvendigt efter opdelingen af den hidtidige $\frac{1}{2}$ års præmierate til månedlig præmierate at forhøje denne nye rate til hele ører, hvilket i nogle tilfælde kan betyde en for-højelse fra 1 øre til 6 øre i forhold til den hidtil gæl-dende $\frac{1}{2}$ års præmie.

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Ny tillidsmand i Korsør

Det meddeles herved, at overmatros Frede Jensen, Revvej 16 D, Korsør (telefon nr. 1507) fra 1. oktober 1959 har overtaget hvervet som tillidsmand for Forsikringsagenturforeningen og Uheldsforsikringsforeningen efter tidligere overmatros Kaj Huscher. Alle henvendelser om forsikrings spørgsmål for Korsør-området bedes derfor fremtidig rettet til overmatros Frede Jensen.

»Vejlekassen«

Fra 1. januar 1960 sker udbetaling af statsbanelønninger og -pensioner ved hjælp af hulkortmaskiner.

Dette medfører, at kontingent til »Vejlekassen«, som hidtil er fradraget alle ulige måneder (pr. 1. januar for december og januar måneder), fra og med 1. januar 1960 vil blive opkrævet for én måned ad gangen.

Kontingentet for december måned 1959 indeholdes derfor i lønninger og pensioner for december måned.

P. S. V.
M. S. Lyngesen,
forretningsfører.

Uheldsforsikringen

I forbindelse med Danske Statsbaners overgang til hulkortsystem ved lønudbetalinger fra 1. januar 1960 må Uheldsforsikringsforeningen fra samme dato og i overensstemmelse med repræsentantskabsbeslutning ændre de nugældende kvartalspræmier til nedenstående nye månedspræmier:

Fareklasse	For hvert 1000 kr. ved død	For hvert 1000 kr. ved invaliditet	For hver 1 kr. i dagpenge fra 4. dag	For hver 1 kr. i dagpenge fra 22. dag
I	kr. 0,05	kr. 0,05	kr. 0,20	kr. 0,10
II	» 0,05	» 0,10	» 0,35	» 0,10
III	» 0,10	» 0,15	» 0,40	» 0,15

Allerede tegnede forsikringer vil få ændret præmiebeløbene i overensstemmelse hermed på lønningslisterne, medens der ikke vil blive foretaget ændringer på de udstedte policer.

Nytegning og ændring af gamle forsikringer vil i fremtiden kunne finde sted den 1. i hver måned, når begæringerne er foreningen i hænde senest 40 dage forud for det månedskifte, fra hvilket policen skal træde i kraft. F.eks. skal en begæring, der ønskes sat i kraft 1. januar, være foreningen i hænde senest d. 20. november.

Som det fremgår af ovenstående skema, er det trods prisstigninger på stort set alle områder muligt for Uheldsforsikringsforeningen fortsat at bevare yderst lave præmier.

Vi henleder opmærksomheden på, at tegning af forsikringer, hvad enten det er nytegning eller ændring af den bestående, kan ske ved henvendelse til vore stedlige repræsentanter eller direkte til foreningens adresse: Uheldsforsikringsforeningen, Københavns Hovedbanegård, V.

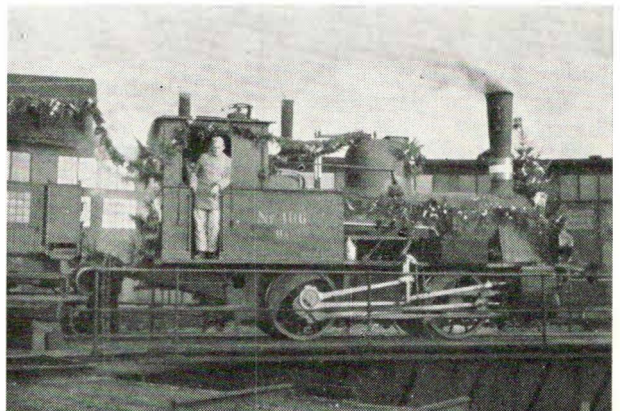
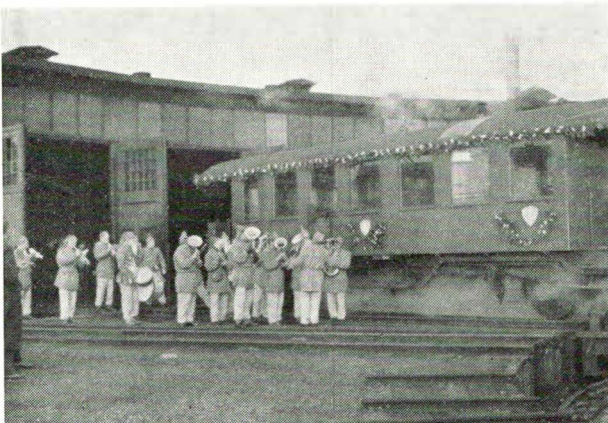
Har De en forsikring i vor forening, bør De undersøge om størrelsen af den svarer til det nuværende prisniveau. Mange af forsikringstagerne har endnu forsikringssummer tegnet for 25 til 30 år siden, hvilket i adskillige ulykkestilfælde ikke giver ret til den erstatning, der var ventet, eller som svarer til pengeværdien i dag.

Struer Jernbaneorkester

Med julemåneden forbindes gamle traditioner, men rundt omkring tages initiativ til nye som mere eller mindre kædes sammen med ideen om indsamling eller et festligt oplæg til julen med dens forjættende herligheder for ung og gammel.

I Struer er jernbaneorkesteret ved at skabe tradition med en festlig optakt til julen gennem et arrangement med et »Nissetog«.

Som fremgående af vedstående billeder har man





Tak

Modtag min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min mand, Anton C. J. Christensens død og begravelse. En særlig tak til formanden hr. Busk og fanebærerne.

Minna Christensen.

Hjertelig tak for al venlig deltagelse ved min mand Axel Hansens død og begravelse.

En speciel tak til hr. Sv. Suneson og G. Rasmussen, samt for fanens tilstedeværelse.

Valborg Hansen.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

K. A. H. S. Nielsen, lokomotivfører, Kalundborg.

Juletræsfester

København.

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest lørdag den 2. januar 1960 kl. 16,45 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40.

For børnene er tilrettelagt et festligt program fra kl. 17,00 til kl. 21,00 med nisse, optræden af »Bakken«s pjerrot, klovntruppen »De tre Ericos«, udlevering af godter, samt servering af chocolate og boller.

For voksne er der fra kl. 21,00 til kl. 24,00 gratis julebal. Louis Hansens orkester spiller ældre og nyere dansemusik.

Billetprisen er for egne børn kr. 3,00, for andre børn kr. 5,00, for voksne kr. 3,00.

Benyt tegningslisterne på opholdsstuerne eller ret henvendelse til udvalget (børnebilletter skal være bestilt senest den 28. december).

P. K. Kristensen, Gb Telf. 94 75 46.

Knud Ravn, Gb. Telf. Helrup 2073 x.

E. E. Sørensen, Hgl. Telf. 30 16 18.

H. Henningsen, Av. Telf. 78 47 35.

Jørn Thillemann, Gb.

Bemærk at dagen er ændret til lørdag d. 2. januar 1960. Festudvalget.

Helsingør.

Julefest afholdes søndag den 3. januar kl. 16,00 på »Marienlyst«. Pensionister og enker efter medlemmer indbydes venligst.

Billetter i øvrigt hos bestyrelsen.

Afdelingsbestyrelserne.

Fredericia.

Fredericia afdelinger afholder juletræsfest mandag d. 4. januar 1960 kl. 18,00 i hotel »Landsoldaten«s selskabslokaler.

Indtegning finder sted på de i opholdsstuerne fremlagte lister, som slutter d. 31. ds. kl. 12,00.

Pensionister og enker indbydes venligst til at deltage i festen.

Festudvalget.

Randers.

Dansk Lokomotivmands Forening, Randers, afholder julefest tirsdag d. 5. januar 1960 i »Håndværkerforeningen«.

Indmarch kl. 16,30. Slut for børnene kl. 20,00.

Kl. 21,00 nytårsbal.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Bestyrelsen.



Forflytninger efter ansøgning pr. 1-12-59.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

K. K. Brandt, Thisted, til Ålborg.

A. F. Mikkelsen, Esbjerg, til Struer.

Lokomotivfyrbøder:

J. C. K. Nielsen, Struer, til Thisted.

Dødsfald.

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. C. J. Christensen, København Gb., er afgået ved døden den 23. november 1959.

A. P. H. Hansen, København Gb., er afgået ved døden den 2. december 1959.

NYE ADRESSER

Lunderskov: Repræsentantens navn og adresse rettes til: M. Pedersen, Storegade.

Statsbanepersonalets sygekasse

Sygekassens regnskab foreligger afsluttet, og interesser, der ønsker dette leveret, kan få det tilsendt, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor.

Det meddeles herved, at øjenlæge K. K. Dreisler, Holbæk, efter eget ønske ophører med at praktisere for sygekassen fra 1. januar 1960.

Personalefortegnelse

Redaktionen af håndbogen Danske Statsbaners Tjenestemænd gør opmærksom på, at der endnu haves usolgte eksemplarer af den nye håndbog.

De, der ønsker at erhverve bogen, kan endnu nå det ved omgående indsendelse af bestilling til kontorchef V. P. Larsen, personalekontoret, generaldirektoratet.

Dansk Lokomotiv Tidende indbundet

Medlemmer, der ønsker 59. årgang af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, kan afgive bestilling til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Prisen er 14 kr. incl. forsendelse. Samtidig med bestillingen medsendes årgangen.

Indholdsfortegnelse

59. årgang 1959

Biblioteker, forsikringsforeninger, legater m.m.	
Brandkassen	407, 422
Den nye privatforsikring	107
Grosserer A. Collstrops Rejselegat	93
Jubilæumsforeningen	330
Kong Chr. IX's Understøttelsesfond	109, 410
Lokomotivmændenes Enkekasse	378
Statsbanepersonalets biblioteker	132, 231
Statsbanepersonalets Sygekasse	25, 30, 46, 125, 218, 266, 282, 298, 313, 330, 424
Uheldsforsikringen	105, 407, 422
Vejlekassen	59, 92, 272, 297, 407, 422
Dødsfald, mærkedage m.m.	
25 år i CO I	393
40 års jubilæum	304
40 år i statens tjeneste	91
A. Henriksen, Fredericia, død	368
From Hansen 70 år	132
H. A. Christensen, 40 års jubilæum	406
Gösta Widing	54
H. Georg 75 år	100
Rich. Lillie 75 år	256
Kai Lindberg 60 år	400
Ferie- og Rekreatiohshjemmet.	
Feriehjemmet	126, 142
Livsmød – Styrke – Taknemmelighed	343
Svaghøres ophold på feriehjemmet	232
Forskellige artikler.	
Ad Sveriges jernbanenet	52
Alger fremtidens næringsmiddel	155
Amerikas mr. middelmand skal besøge Skandinavien	327
Arbejderbevægelsens nye værktøj	312
Arbejdsgivernes Jubilæumsfond	61
Arlberg-banen i Alperne fylder 75	289
Bibelens land er atter frugtbart	225
Bryggeriet Stjernens Studiefond	28
Busbefordring i London	274
Dagspressens omtale af bogen »Lokomotiver«	232
Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1958–59	24
Dansk Folkehjælp	180
Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund	26
Den »pludselige« død	28
Der er ikke mad nok i verden!	244
Der indløb mange hilsener til jubilæumsbarnet	215
Det udarbejdede lovforslag	84
DLF's kongres	30, 155, 168, 199
DLT indbundet	424
DSB's driftsindtægter og -udgifter	266, 392
DSB og dansk arbejde!	27
DSB's udstillinger	265
DSB's udstilling »Handel«	60, 93
DSB's nytårshæfte	27
Dykker bygger DSB-mole	323
Een af verdens ældste racer	69
Emolumenter m.v. pr. 1. april 1959	139
En hilsen	214
En kooperativ indsats til billiggørelse af byggeriet	71
En lille – men værdifuld ting for interesserede i lokomotiver	313
Er man gammel, når man er 45?	53
Eventyrlig lilleputbane	418
Femørespolitik – på en anden måde	292
Feriehjemmet på Knudshoved	134
Fisk til nationens bord	136
Fn-nyt	44, 157, 386, 416
Folkepensionen og pension	241
Frontruden	43, 75, 108, 138, 157, 183, 247, 263, 280, 295, 311, 328, 344, 352, 387, 407, 417
Funktionsvederlag	110
Generaldirektørens tak til medarbejderne	36
Generalforsamling i LO	187
Gennem Europa med kæmperør	388
Glemmer vi, at vi er forbrugere?	114
Hvad en 10-øre kan betyde	362
Hulkortene vinder frem –	385
I dit ansigts sved	321
Indtryk fra Øst- og Vestberlin	88
Jernbanemuseet	233
Jernbanemuseet i Norge	340
Jernbaneorkestrene	44, 425
Jernbaneskolen	281
Kombineret bil- og togrejse	185
Kongres i D S & M F	308
Kongresunderholdning	168
Kritik og kamp	326
Landsmøde i Norsk Jernbaneforbund	422
Landsorkesterstævne i Kolding	377
Leverancen af MY-lokomotiver	55
Lidt statsbanestatistik	36
Lokomotiver	182
Lokomotivføreren og de ubevogtede jernbane- overskæringer	342
Lokomotivfører Dulles	278
Lokomotivpersonalets Hjælpefond	330
Lommebogen 1960	403
Materiale om den store lockout i 1899 efterlyses ..	75
Med en kollega gennem St. Gotthard	216
Morgenstund har alt for ofte ikke guld i mund! ..	294
Musikfesten i Nancy, Frankrig	279
Norsk Lokomotivmandsforbunds 54. landsmøde ..	240
Ny formand i Tysk Jernbaneforbund	320
Ny tiltrængt personalefortegnelse	392
Ny udnyttelse af sol, vind og varmekilder	148
Nye diesellokomotiver til statsbanerne	68
Nytårsgratualernes land – Frankrig	29
Olien en livsbetingelse	372
Opfindelser og tilfældigheder	420
Orientering om arbejdsvurdering	369
Pensionsbestemmelser	116
Pensionister som er fyldt 67 år	132
Personalefortegnelsen	424
Plads for alle, der tør	258
Porcelain	22
Priser og lønninger i Østberlin og Vestberlin ..	72
Produktionskapløbet mellem Øst og Vest	321
Radar varsler storm, regn, sne	224
Reorganisering af Englands jernbaner	305
Rettelsesblad til lommebogen	29
Rigtige bøger til rigtige priser – kun i FFB!	314
Rosa Luxemburg	401



- en samling piber
med godt ry!...

Exclusive designs,
mange modeller -
ogsaa glatpolerede,
og alle er tilrøgede

Vejledende udsalgspris
kr. 22,50 og 18,00



Fabrikeret af:
»Finest old
Corsica Briar«

Firma H. Maibøll - Tlf. 70 52 61 anviser nærmeste grossist ell. forhandler

Hem Maskinfabrik

Hem st.

Tlf. Hem 26

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S

STRUER

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Alt bygningsarbejde udføres

ALF ZINGENBERG

Malermester

Gedservej 133 . Nykøbing F

Telefon 85 39 07

A/S Struer Kulimport

Telf. 777

Jydeholmens Tandteknik

Konsultation kl. 10-17,30, onsdag kl. 10-19, lørdag kl. 10-13
anden tid, morgen eller aften, efter aftale
v. exam. tandtekniker

E. H. JESPERSEN

Jydeholmen 51

Telefon 71 02 43

Brunbjerg Mejeri

pr. Hørve - Tlf. Hørve 51

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen
Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvognskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

1914 Palæ 1914

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

Kaj Børge Weinreich

Malermester

Kalundborgvej 36 - Holbæk

Telefon 267



Alt malerarbejde udføres

Bygningsarbejde ud- og indvendig

A/s RONDO RADIO

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

Byens største udvalg

i FJERNSYN

AARHUS

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.

Kæmpeudvalg i album
50 typer p. lager fra 1.50-44.00

A. Rylunds Eftf.
Frimærkehandel
Klostergade 20 . Aarhus

AARHUS CHROM TEKNIK
KNUD THIEDE
ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

Møbler - Inventar anbefales
Laurits Thomsen
Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

Peter K. Dolby & Søn
Kunstdrejere . Signalflytter . Alt hornarbejde
Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

Aarhus Galvaniserings-Anstalt
Fabrik: Nørreport 20 - Telf.: 23 222
Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

Gælder det vask, da ring
24 382 . Ydun Vask
Våd vask . Rulle vask . Færdig vask
Fagmæssig behandling til små priser

AKTIESELSKABET
AARHUUS PRIVATBANK
STIFTET 1871



KALUNDBORG

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243
Altid første Kl. Varer

M. H. Iversen
Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82
Leverandør til Feriehjemmet

Fineste
Kød, Flæsk, Paalæg
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

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

OTTO NIELSEN
Malermester
o
Tlf. Kalundborg 447

Fiskehus Nr. 1
Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659
Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehjemmet.

H. RASMUSSEN . Gartner
Gisseløre
Tlf. Kalundborg 594
Leverandør til feriehjemmet

»Køb det hos
Schau
lige i nærheden«

**KALUNDBORG
KULKOMPAGNI**
Aktieselskab
Tlf. TRETEN

J. Kjær Christensen
aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehjemmet

Murermester og Cementvarefabrikant
CHR. SCHRØDER
anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Havelliser, Flæg-
stængsødder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

Teater Restauranten
TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

»Rørvig Sommerhus Service« tilbyder

Dem en vedligeholdelseskontrakt på Deres sommerhus. Her-
under: Lakering af gulve, maler- og tapetsererarb., malning
udvendig og Solignum-behandling, sommerhusvagt og evt.
opvarmning før weekend-besøg. Nærmere ved Isøre 318.

Besøg **Hotel NYBORG STRAND**
Nyborg . Telefon 112

S. Pryds
Telf. 1430

Slagtemester
Knudshovedvej 51
1. Kl.s Kød og Flæsk

HERNING

Hårpleje **UBBE NIELSEN**
Damefrisør . Special skønhedskabine
Skolegade 49 . Herning . Telf. 1843

Cigar - Tobak - Vine
Bauneplads 6, Aarhus, Tlf 25563
K. A. Jensen (Ny Indehaver)

Rådfør Dem med os!

Har De set, hvor slidte Deres polstermøbler
egentlig er blevet?
Indhent hos fagmanden - uden forbindende -
tilbud på ombetækning - fuld garanti!

LIIN BRØNDUM . Ingerslev Boulevard 20 . Telf. 2 3319
Aarhus