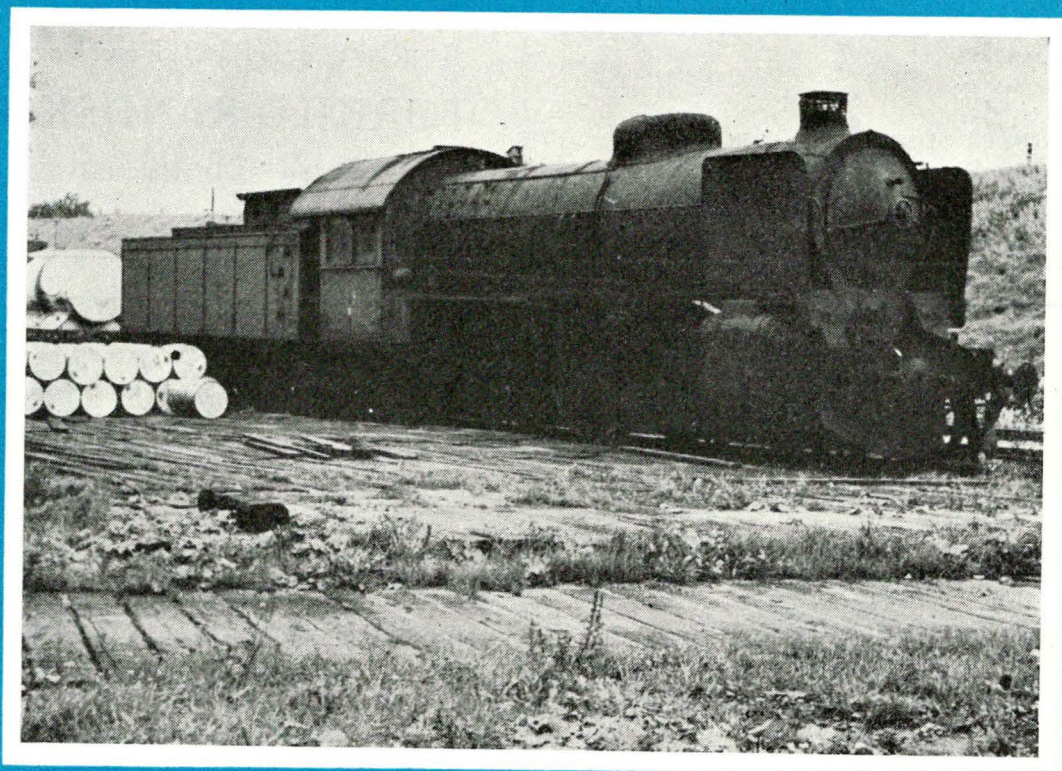


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 8 . 20. APRIL 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

## Kender De »Raswill«

»Raswill« er forhandler af det nye »Husted« oliefyrr med vægefri for-gasningsbrænder.

»Husted« oliefyrr er det eneste fyrr med et min. forbrug af 2 l i døgnet.

»Husted« oliefyrr installeres i alle typer kakkelovne og kaminer af specialuddannede montører.

Har De oliebrænder i forvejen kar. De få brænderen udskiftetalene og spare mindst 25 % petroleum.

Ring og vi sender en af vore inspek-tører der uden forbindende giver tilbud på opsætning og brænder-størrelse.

**1 kl. garanti og service**

**Tjenestemænd uden udbeta-ling**

»Raswill« OLIEFYRRJUSTERINGEN  
SALG & SERVICE: TLF. TRIA 1399u



## SOMMERHUSE



– et skræddersyet hus

– et kvalitetshus



*Ring eller skriv efter brochure*

**TORKILD RANDSKOV**

Melby St. Tlf. Hald 121

## VALBY AUTOLAKERERI

Vigerslevvej 125



*Fineste auto- og industrilakering*

*Rimelige priser*

**K. WESTERLUND**

Telefon: Fulda 30 19 06

## T. V. ANTENNER

*Salg og opsætning*

Vore vogne kommer  
overalt og demonstrerer alt indenfor

antenner og kabler

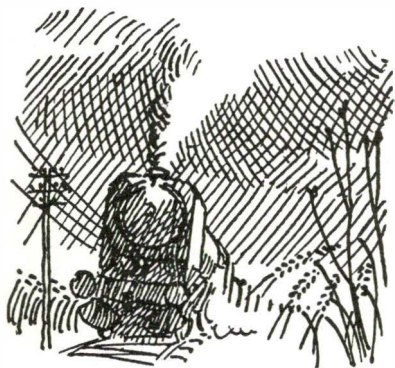
Også fællesantenner

*Tilbud uden forbindende*

*Evt. konto*

**Dansk Antenne Service**

Nora 9516



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 59. ÅRGANG

20. APRIL 1959



### Indhold:

Afviklingen af toggangen .....	131
From Hansen 70 år .....	132
Statsbanepersonalets bibliotek ..	132
Pensionister som er fyldt 67 år	132
Vort indendørs klima .....	133
1. distrikts samarbejdsudvalg ..	133
Præmie for ny Femernsundbro ..	134
Feriehjemmet på Knudshoved ..	134
Spisning undervejs .....	135
Fisk til nationens bord .....	136
Il Lettebello .....	137
Set gennem frontruden .....	138
Emolumenter m. v. ....	139
80 nye MH-lokomotiver .....	140
Under DLF .....	140
Personalia .....	141
Medlemslisten .....	141
Nye adresser .....	141
Ansøgningsskema til ferie- hjemmet .....	142

### Forsidebillede:

På aftægt.

Foto: lokfb. Villy Olsen, Odense.



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

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

### Annonce-ekspedition:

Studivestgade 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.  
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Afvikling af toggangen

Enhver, der har en vare at sælge, må anstrenge sig, for at få dens aftagere til at føle tilfredshed med den.

Det samme kan siges, når det ved jernbanedrift gælder om at transportere personer og gods.

Hos DSB har kunden krav på hurtig og præcis afvikling af toggangen, enten det drejer sig om person- eller godstrafik. Dette er man på administrativt hold ikke et øjeblik i tvivl om, og der udfoldes derfor også omfattende bestræbelser på at følge dette forhold op.

Imidlertid kan der være ting, der bør tages i agt for at nå det bedst mulige resultat, thi i en så vidt forgrenet virksomhed som statsbanernes kan der af flere årsager opstå forsinkelser, der generer princippet – præcision – selv om den overlegne trækraft, der indsættes, er i stand til inden for køreplanmæssige rammer at eliminere en del forsinkelser.

Vi skal for eksempel pege på, at de første par måneder efter et køreplansskifte synes der at forekomme en række forsinkelser, som kan henføres til uforberedthed og manglende tilvænning til ændringer, køreplansskiftet fører med sig, og selv om det er et stort apparat, der ved sådan en lejlighed skal sættes i gang, og ingen kan forvente, at alt skal klappe på minuttet ved overgangen til ny køreplan, så turde der være mulighed for at mindske denne overgangsforeteelse.

Spørgsmålet er, om man vil være i stand til at fremskynde det forberedende arbejde til et køreplansskifte, således at der bliver mere tid til indarbejdelse af personalets arbejdsfordeling m.m. Ofte afsluttes dette så sent, ja endog ændres der ved disse umiddelbart efter køreplansskifte, med den følge, at der medgår yderligere tid til at falde ind i den nye rytme, hvorfor togenes ekspedition af den årsag påføres forsinkelser.

Der er et problem her, og det viser sig med stor sikkerhed, at der er betydeligt færre forsinkelser, når de første par måneder af en køreplanperiode er forløbet. Derfor er det nærliggende at tro, at indarbejdelsen af de nye planer spiller en større rolle ved togafvikling, end man egentlig regner med.

Den linie, der er under udvikling med en helårskøreplan, som kun undergår ændringer med udvidelser i sommerperioden, er ganske givet af stor betydning til imødegåelse af det her fremhævede forhold, men kan man fastlægge ændringer så betids, at arbejdsfordelinger også er færdige i betimelig tid vil mange småforsinkelser falde bort.

Om forsinkelser kan begrænses til kun at omfatte driftsforstyrrelser er måske tvivlsomt, men virkninger af det foran nævnte må kunne begrænses, og der kan således være anledning til at tage sagen op til undersøgelse.

Forsinkelserne skaber kun utilfredshed hos kunderne, men i øvrigt kan også lokomotivpersonalet for sit vedkommende erklære sig utilfredse med disse forhold, fordi dettes fritid bliver beskåret. Det skal fortsætte tjenesten, til toget er hjemme, og søger derfor at hale forsinkelsen ind.

## From Hansen 70 år



En af Jernbaneforeningens mest fremtrædende organisationsmænd, billetkasserer P. K. From Hansen, fylder den 25. april 70 år.

I 1920 bevægede han sig ind i organisationslivet som bestyrelsesmedlem i 4. kreds, og efter ti års virke blev han sekretær i Jernbaneforeningen i 1930, indtil han fjorten år senere i 1944 anbragtes i formandsstolen. Formandshvervet røgtede han med megen dygtighed, og ikke mindst hans udprægede samarbejdsvilje betød meget for jernbanemændenes fællesinteresser, men allerede i 1950 trak han sig tilbage, fordi han fandt det rigtigst, at en yngre mand skulle stå ved roret. Efter den tid har From Hansen ydet sin indsats specielt i de kooperative forsikringsforeninger, som jernbaneorganisationerne driver.

Der kunne gives en langt mere omfattende beskrivelse af hans indsats, men lad hans aldrig svigende interesse for organisationsarbejdet, hans samarbejdsvilje og -evne, hans demokratiske indstilling stå som billedet på den helstøbte, der ud fra saglige motiver gik løs på problemerne.

Vi bringer en tak for samarbejdet gennem mange år og ønsker hjerteligt til lykke med fødselsdagen.

### Statsbanepersonalets biblioteker

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales bibliotek har afsluttet sin mere end 100-årige virksomhed med udgangen af året 1958.

Det faldt i min lod som bibliotekets sidste formand at foretage denne bedrøvelige likvidation, og jeg skal hermed i få ord overfor de sidste trofaste medlemmer redegøre for denne afvikling.

Det havde længe stået bestyrelsen klart, at det lakkede mod enden af bibliotekets levetid. Med-

lemstallet faldt støt år for år, og – hvad der var særlig betænkeligt – tilgangen af *unge* medlemmer svigtede. Det er ikke svært at finde frem til årsagen til denne udvikling – ikke alene i købstæderne, men også i mange landkommuner, oprettedes offentlige biblioteker, hvor der var muligheder for at låne bøger *gratis*, og så er der vel ikke så meget at sige til, at færre og færre ønsker at *betale* for at låne hos os. Hertil kom, at den rationalisering, der påtænkes på Hovedbanegården, regner med bibliotekets lokaler til andet brug, og tanken om at finde og betale leje af lokale andet sted samt bekoste flytning og indretning var aldeles udelukket af økonomiske grunde. Altså måtte vi indstille os på op-hør, og beslutningen herom blev vedtaget på en generalforsamling den 30. maj 1958.

Alle medlemmer fik tilbud om afhentning af 10 bøger gratis – der var mange, der benyttede sig heraf, og der var mange, der efter smag og interesse fandt frem til erhvervelse af bøger, som de ellers ikke ville have nogen mulighed for at komme i besiddelse af. Dernæst blev der i en periode givet medlemmerne lejlighed til at erhverve bøger fra hylderne for en pris af 50 øre pr. bog – også mange benyttede sig heraf, og der indkom et beløb, som forhåbentlig sætter os i stand til at foretage afviklingen uden at komme i gæld, så vi kan betale enhver sit for udført arbejde i den periode, da afviklingen foregik, men der ingen indtægter var. Slutlig tilbød vi gratis bøger til Jernbanemuseet, ferie-hjem, Grønlandske Handel, Alliance Francaise, og et stort antal bøger kom til nytte på denne måde.

Og hermed siger jeg på bestyrelsens vegne en hjertelig tak til de medlemmer, som trofast holdt ud til den bitre ende, ligesom jeg retter en tak til DSB for »husly« i de mange år.

Sidst, men ikke mindst, føler bestyrelsen trang til at fremføre en hjertelig tak til *trafikkontrollør J. A. Møller*, der igennem 34 år med aldrig svigende interesse og iver har varetaget hvervet som bibliotekets bibliotekar. *E. Lyngø.*

### Pensionister som er fyldt 67 år

Udvalget til fastsættelse af nyordning af pensionsforhold for pensionister, hvis pension er beregnet efter de før 1. april 1958 gældende regler, har nu afsluttet sit arbejde. Det må herefter oplyses, at der for *alle pensionister, der er 67 år* – eller hvor *ægtefællen* har nævnte alder – vil blive foretaget fradrag i tjenestemandspensionen efter tidligere meddelt skala. Fradraget sker pr. 1. juni 1959 med tilbagegående virkning fra 1. april 1959.

Det er derfor vigtigt, at *alle*, der berøres heraf, snarest indgiver ansøgning om at få folkepensionens mindstebeløb med virkning fra 1. april 1959.

Opmærksomheden henledes på, at ansøgninger, der fremkommer senere end den 7. juni 1959, ikke vil kunne få tilbagevirkende kraft fra 1. april. Man skal derfor søge inden nævnte dato, hvis man vil undgå en forminskelse i den sammenlagte pensionsydelse.

Alle pensionister vil få en personlig meddelelse om forholdet fra den instans, hvorfra pensionen udbetales.

# Vort indendørs klima

## *i atomalderen*

Det er øjensynlig ikke nok, at vore stuer og arbejdslokaler er rene, velopvarmede, godt ventilerede og hensigtsmæssigt belyste. I atomalderen gør endnu et krav sig gældende: Luftens rette ionisering. Det er i hvert fald adskillige forskeres opfattelse i nutiden. Det kræver nogen forklaring, som skal gives her, og som ikke er uinteressant.

### *Tordenvejr og føn-vinde.*

En ion er et elektrisk ladet atom. Luften er altid mere eller mindre ioniseret, d.v.s. at der er elektrisk ladede atomer tilstede, i reglen i sådanne mængder, at de positive og negative ioner i luften er i balance. Men undertiden ioniseres luften voldsomt, f.eks. lige før tordenvejr, og da er de positivt ladede ioner i stort overskud. Mange mennesker bliver utilpas derved, de får hovedpine og kvalme. Det samme gør sig undertiden gældende, når stærke solpletter optræder.

Stærkest optræder sådanne tilstande i de egne, hvor føn-vinden om foråret vælter ned ad bjergenes læsider. Fønvinde er varme, elektrisk ladede luftstrømme, som nede i dalene påvirker befolkningens sindstilstand og velvære. Folk bliver irritable og uomgængelige, så længe føn-vinden dominerer. Det hænder også, at personer med svagt helbred dør. I hospitalerne er dødeligheden ved operationer i føntiden større end normalt. Det er luftens store overskud af positive ioner, der er skyld i alt dette.

### *Air-conditionering er farlig.*

Nogle forskere har draget naturlige konklusioner af tilstandene i lande med stærke fønvinde, f.eks. Schweiz. De mener, at vi sandsynligvis selv ioniserer luften i vore stuer og arbejdslokaler på uheldig måde, f.eks. ved alle apparater, der blæser luft gennem filtre eller gitre. Rum-opvarmning med indblæsning af varm luft, der som regel filtreres, bør efter deres mening undgås. Endnu værre er air-conditionering, hvor luften passerer elektrisk ladede filtre, der tilbageholder støvet, men samtidig skaber stærk uheldig ionisering af luften. Forskerne peger på, at i USA er patienter med bihulebetændelse langt hyppigere end andre steder. Muligvis kan også føn-apparaterne i frisør-saloner, hvis de er længe i gang, give hovedpine som følge af uligevægt i luftens ionisering.

### *Kunststoffernes debet-side.*

Kunststofferne bidrager også til at ionisere luften på uheldig vis. Det drejer sig om møbler og brugsgenstande af plastic og om moderne gulvbelægning m.m. Faktisk bør man foretrække træ til gulve, vægge, lofter og møbler. Betrækket bør være af uld, ikke af nylon ell.lign. Også vore klæder bør være af uld, hævder de, da enhver ved, at nylon o.s.v. opsamler en mængde statisk elektricitet, der ioniserer luften. Det er meget høje spændinger, der kan opstå på denne måde. I lokaler, hvor der arbejdes med kunststoffer, er faren for uheldig ioni-

sering særlig stor. I vor tid optræder mange nye sygdomme, hvis oprindelse og natur man ikke kender eller forstår. Ethvert fingerpeg til opklaring af forhold, der truer vort helbred, er derfor velkomment.

### *Gavnlig ionisering.*

Hvis det er den positive ionisering, der er skadelig, er vel et overskud af negativt ladede ioner gavnlig, kan man spørge? Det viser sig også at være rigtigt. I højfjelds-sanatorier og lignende kursteder er luftens overskud af negativt ladede ioner en vigtig årsag til gæsternes velvære. I mange kursteder har man fra gammel tid haft masser af springvand, der bidrager til luftens ionisering, især når vandet springer i douche-form. Erfaringerne har vist, at kurgæsternes helbred bedredes derved. – Et mere dagligdags problem er rensningen af luft i lokaler med megen tobaksrøg. De gamle hævdede, at det hjalp at tænde rigeligt med tællelys eller stearinlys. Det stemmer godt med de nye teorier, idet brændende lys udligner luftens ionisering. – Astmapatienter og allergiske personer føler sig vel tilpas i luft med et overskud af negative ioner. Det gælder altså om at placere hospitaler, især for allergiske patienter, i egne med et gunstigt ion-forhold.

### *Hvad kan der gøres?*

Man må indskrænke sig til at træffe foranstaltninger af forebyggende art, selv om der findes apparater, der kan ionisere luften. Foreløbig er meget af dette på et forberedende stadium. Ikke alle forskere er iøvrigt enige om teoriernes holdbarhed, men tilhængerne af disse vinder dog stadig mere terræn. Det er også vanskeligt at måle luftens ionisering, det kræver specielle apparater (følsomme elektriske voltmetre). Det er altså svært at sige, hvad der kan gøres mod uheldig elektrisk ladning af luften i vore stuer og arbejdslokaler. Men det er ingen skade til at være opmærksom på, at der findes et problem, der også bør tages i betragtning, når talen er om at bevare vor sundhed og arbejds-evne.

CLS (cpr.)

## 1. distrikts samarbejdsudvalg

Det 27. s.u.-møde i 1. distrikt afholdtes den 11. marts, hvor formanden indledte med at forelægge statistisk materiale for de 3 første kvartaler af finansåret, som sammenlignet med tilsvarende periode af finansåret 1957/58 udviste en glædelig stigning, selvom konkurrencen fra landevejsbefordringens side ingenlunde havde været aftagende.

Med den nye færge »Prinsesse Benedikte« vil behovet for Storebæltsoverfarten være dækket nogen tid, men der søges bevilling til anskaffelse af en ny »dobbeltdekker«, og der er bestilt en ny færge til Helsingør-Hälsingborg-overfarten. Des-

uden vil en autofærge til den ny rute Dragør-Linnhamn blive udbudt til bygning.

Der havde været nogen tilbagegang i personalebehovet, men det vil fortsat være nødvendigt at sørge for en naturlig personaletilpasning på alle arbejdspladser. Finansministeren havde overfor statsbanernes ledelse udtrykt stor bekymring for DSB's økonomi og påpeget nødvendigheden af, at der tilvejebringes bedre balance mellem indtægter og udgifter, og som en naturlig vej bl.a. havde peget på en uundgåelig nedlægning af urentable sidebaner og på alle strækninger urentable lokalstationer.

Videre oplyste formanden, at den resterende ombygning af pakhus U-området indebærer mulighed for en ønskelig centralisering af stykgodsbeholdningen til og fra Storkøbenhavn, og at der i forbindelse hermed ventes tilvejebragt tidssvarende personalelokaler, ligesom der i forbindelse med signalvæsenets flytning til Vanløse var gode muligheder for mere tidssvarende skabs- og spiserum på emballagepladsen på Københavns Godsbanegård.

Det var overfor generaldirektoratet anbefalet, at der anskaffes håndsignallygter af den type, som har været på prøve på Kh., til brug for rangerpersonalet. Også togpersonalet vil nu få samme type lygter til forsøgsvis brug.

Obing oplyste, at arbejdet med overkørslerne skred rask fremad, således var hele Frederiksbundbanen nu forsynet med aut. advarselssignalanlæg.

Der er større stationsombygningsarbejder igang i Helsingør, Korsør, Kalundborg og Nykøbing Fl., ligesom sporplanen for den nye Rødbyhavn er fastlagt og arbejdet med den nye færgehavn påbegyndt.

Oming meddelte, at der var afgivet bevilling til anskaffelse af Mx lokomotiver samt til en række traktorer, hvilket yderligere ville nedsætte behovet for lokopersonale. Også ved maskindepoterne ville personalebehovet blive mindre, og man arbejdede sig hen imod, at der ikke skulle køres med damp de 5 af ugens dage.

Otinsp. gav en række oplysninger om den nye køreplan og udtalte med hensyn til godsvognsbeholdningen, at vi stadig lider under mangel på lukkede godsvogne. For at imødegå denne mangel bilkøres fragtstykgods fra Fb. og Kk. til Nø., hvorved der spares 4-6 godsvogne pr. dag. Lignende forsøg vil blive iværksat andre steder.

I forbindelse med begrænsning af personaleforbruget på S-banestationerne ved overførsel af godset til lastbiler er der leveret 6 fejmaskiner til renholdelse af perroner og stationsplads.

For tiden undersøges om tiden ikke er løbet fra statsbanernes budtjeneste, hvis daglige tjenesteture kræver et personaleforbrug på ca. 20 mand.

Fra arbejderne ved Enghave maskindepot var fremsat ønske om sikring ved en alarmklokke for spor 122, idet færdselen var direkte farlig p. g. a. dårligt udsyn.

Man enedes om, at spørgsmålet blev gjort til genstand for en ny undersøgelse ved besigtigelse på stedet.

Børge Aanæs.

## 65.000 D-mark i præmie for ny

### Femernsundbro

Tyske Forbundsbaner har udskrevet en af de hidtil største ingeniørkonkurrencer

På den tyske side af Østersøen er der nu sat fuld kraft på projekteringsarbejdet til »fugleflugtslinien«, og i jernbanedirektionen i Hamborg er en særlig afdeling på 30-40 ingeniører beskæftiget med opgaverne, som er betydelig mere omfattende end på den danske side af Østersøen.

Tyske Forbundsbaner har nu udskrevet en konkurrence blandt ingeniørfirmaer om det bedste udkast til den næsten 900 meter lange, nye bro over Femernsund, hvorover både jernbane og vejtrafik skal føres. Broen vil også blive forlængelse af hovedvej 207 Hamborg-Lybyæk-Grossenbrode og videre til Puttgarden på Femern. Broen skal bygges som en højbro vest for den nuværende færgets sejlroute, og de tekniske betingelser er følgende:

Den nye bro skal have en 11 meter bred kørebane for vejtrafikken og 5,50 meters bredde til jernbanelinien. 885 meter af broen skal være i vandet, men derudover stilles forslagene frit med hensyn til en eventuel billigere og mere fordelagtig udførelse.

Af hensyn til skibsfarten skal broen have to gennemsejlingsfag hver på mindst 120 meters bredde, og broens overbygning skal være 23 meter over normal vandstand. Ingeniørfirmaer, som i de sidste 10 år har udført broarbejder, kan komme i betragtning ved konkurrencen, som kun omfatter tyske firmaer.

For det bedste forslag er udsat en præmie på 25.000 D-mark, anden præmien er på 20.000 D-mark, og endelig er der to præmier på hver 10.000 D-mark. Tyske Forbundsbaner forbeholder sig ret til yderligere at købe indtil fem forslag for hver 7.000 D-mark. Der er nedsat en bedømmelseskomite bestående af syv sagkyndige fra jernbanerne og det tyske vejdirektorat.

Tilbudene skal indsendes til jernbanedirektionen i Hamborg inden den 15. maj.

*Spor-hunden.*

## Feriehjemmet på Knudshoved

Sæsonen åbnes søndag den 31. maj og sluttes lørdag den 29. august. Udover statsbanernes aktive personale med pårørende, er der, når pladsforholdene tillader det, fortrinsvis uden for skoleferien også adgang for pensionister og enker. Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person i tiden 21/6 til 16/8 for voksne 10 kr., børn fra 4 til 11 år 6 kr. og børn indtil 4 år 3 kr. I tidsrummet 31/5 til 20/6 og 17/8 til 29/8 er satserne henholdsvis 9, 5 og 2½ kr. Hertil må regnes betjeningsafgift 12½ procent. Anmodning om ophold skal søges på en særlig blanket, som kan fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand direkte til generaldirektoratet. I anmodningen bedes man oplyse, om man ønsker at deltage i middagsspisningen (kl. 12 og søndagen 12,30) på ankomstdagen.

# Spisning undervejs i England

Det var naturligt, at de første jernbaner overtog mange ideer og fremgangsmåder fra diligencerne, som de afløste. De første vogne lignede simpelthen diligencen, og togpersonalet manglede blot posthornet for at være en tro kopi af kuskens på postdiligencen. Den mere kræsne togrejsende foretog dengang ofte sin rejse i sin egen vogn, der blev transporteret på en godsvogn.

De første togrejser var korte, men det varede ikke længe, før banerne spredte sig ud over landet – rejserne blev længere og snart var en madpakke og en flaske utilstrækkeligt til at holde sulten væk til man nåede målet.

Så overtog jernbanerne igen en ide fra post-diligencerne og byggede kroer på strategiske steder. Her blev togrejsen afbrudt, medens passagerne forfriskede sig og råbet »20 minutters middagspause« lød ned langs togstammen. Når de tyve minutter var gået, blev opbruddet meddelt ved ringning med en klokke. Man skulle spise hurtigt – men kunne også glæde sig over en hurtig udvikling indenfor dette specielle felt. Snart indførte man banegårdsrestauranter på endestationerne og i større byer, hvor et mere veltillavet måltid kunne nydes uden jag. Vore forfædre holdt af et solidt og varieret måltid, og i tiden op til første verdenskrig gjorde disse spisesteder gode forretninger.

Omkring 50 år efter, at den første jernbane begyndte at køre i England, indførte selskabet *Great Northern Railway* en restaurationsvogn på en af sine strækninger. Det blev omgående en succes, og eksemplet blev fulgt af andre jernbaneselskaber. Det er således i England, at såvel den første jernbane som den første spisevogn så dagens lys.

I dag er de engelske jernbaners vigtigste bespisnings-muligheder for det rejsende publikum spisevognene undervejs eller cafeteria'er på statio-



nerne. De gammeldags banegårdsrestauranter er næsten helt forsvundet.

To verdenskrige har fuldstændig forandret vore drikke- og spisevaner. Vi hører ustandselig, at tunge måltider ikke alene er overflødige, men ligefrem skadelige for os, og knappe krigstidsrationer har lært os at klare os med mindre og mere hensigtsmæssig forplejning.

Men ligegyldigt om vi bor på landet, i provinsen eller i større byer – rejser vi, allesammen. I løbet af de sidste 7-8 år har de engelske jernbaner moderniseret deres restaurationer til at imødekomme nutidens krav. Et af de vigtigste principper for denne modernisering er at have varer, der tilfredsstiller enhver smag og enhver pengepung.

Det kunne selvfølgelig ikke forventes, at alle de 363 forretninger, som de britiske jernbaner ejer, kunne moderniseres samtidigt, men de vigtigste er ombygget og resten har fået en »ansigtsløftning« indtil videre.

Behovet for hurtig servering og mindre priser har ført til anvendelse af selvbetjenings-systemet næsten overalt. At denne form er populær, ses tydeligst af den stærkt forhøjede omsætning disse restauranter kan opvise.

Udover cafeteria'erne på banegårdene findes perronkioskerne og de små barvogne, der bl. a. forsyner de

rejsende med madpakker – ikke de gammeldags familiekurve, men en moderne udformning i mange variationer. Den enkleste form er det indpakkede måltid – ved en særlig lejlighed solgtes 11.000 stk. til et enkelt rejseselskab med godt 5000 deltagere – og det årlige forbrug ligger på ca. 400.000 pakker.

Lidt højere oppe ad rangstigen kommer bakke-måltidet. Det serveres direkte fra restaurantkøkkenet til kupeen – leveret i en hygiejnisk pakning. Og endelig for det kræsne publikum det såkaldte »kompakte måltid« med flere retter mad, en flaske øl eller vin og et drikkeglas. Det hele serveret i en aluminiumsæske. Disse serveringsformer er særdeles populære – specielt i tog, der ikke fører spisevogn.

I denne forbindelse skal nævnes, at de britiske jernbaner dagligt i sommertiden har 716 spise- eller buffetvogne i drift og 508 om vinteren. Det er mere end samtlige jernbaneselskaber i resten af Vesteuropa og Skandinavien råder over.

Man går i øjeblikket over til fire prototyper indenfor spisevognsspørgsmålet. Restaurant-buffet, køkken-buffet, spisevogn og køkkenvogn. Disse fire typer vil i England komme til at afløse alle andre benyttede spisevogns-typer.

I den første type – restaurant-buffet – kan serveres et almindeligt

måltid eller lette forfriskninger. Der er en disk (buffet) og 23 siddepladser. Køkken-buffet-vognen serverer stort set samme slags måltider, men som navnet siger, er der et køkken, der foruden pladserne i vognen kan betjene op til 120 passagerer i tilstødende salonvogne.

Den normale spisevogn tager sig af regulære middagsmåltider både i selve vognen, der har 33 siddepladser, og i tilstødende salonvogne.

Disse tre vogntyper er udført under hensyn til alle moderne krav og bekvemmeligheder – og med smagfulde træsorter og dekorationer.

Endelig køkkenvognen, der kan klare både middage og lettere anretninger, der serveres i tilstødende vogne eller direkte i kupeerne. Her kan man klare op til 224 måltider på een gang.

Men dette er ikke hele historien. Hvert år serveres måltider og forfriskninger i ca. 13.000 special-tog, der er lejet til private formål, lige fra en søndagsskole på udflugt til industri-rundrejser over flere dage landet rundt.

Det må holdes for øje, at de problemer, man har med rullende restauranter, ikke kan sammenlignes med almindelige »landfaste«. Efter endt opvask kan personalet ikke gå

hjem – det må oftest overnatte i toget. Der er historien om brødrene Dean, der arbejder i hvert sit tog på samme banestrækning. De passerer dagligt hinanden med kun en meter imellem sig, men i de sidste 16 år har de aldrig kunnet mødes.

Også indkøb og supplering af mad og linned er anderledes – og mere besværligt – end for den normale restaurant. Pladsforholdene gør, at der skal tages mest muligt hensyn til opbevaringsproblemet – og mange andre ting gør sig gældende.

Priserne er det nok værd at kaste et blik på. I en spisevogn i Frankrig koster en middag fra ca. 15 til ca. 30 kr. inklusive drikkepenge. Det billigste spisevognsmåltid i Vesteuropa fås i Vesttyskland og koster ca. 8 til 10 kr. I U. S. A. og Canada ligger prisen på omkring 17 til 25 kr. Og alle de nævnte måltider består normalt af suppe, kødret, dessert og kaffe. I de engelske spisevogne får man fire retter mad og kaffe, og prisen er over en bank 9,50 kr. Spisning undervejs har gennemgået en utrolig udvikling siden konduktøren lod toget holde ved den nærmeste kro for at sende bud efter en flaske øl til sin tørstende passager – og måske også en til sig selv!

*Jørgen Petersen.*

sterne i andre havne og har talt med deres forbindelser inde i landet om ladningernes størrelse og meddelt den sandsynlige pris, fisken vil blive solgt til. 2–3 timer senere har fra 200 til 800 tons fisk skiftet ejere. Og så er det nødvendigt, at alting skal gå hurtigt! I løbet af få timer skal fisken sorteres, pakkes og transporteres hundredevis af kilometer.

Salgspriserne bestemmes af auktionsprisen, og nu skal fisken fileres, vejes, nedfryses eller ises og derefter pakkes. Kasserne køres på trillebør eller småvogne til jernbanevognene, der holder parat mellem kajerne – og nu overtager jernbanen ansvaret for den hurtigst mulige transport af dette let fordærvelige gods. En del af fisken befordres i velventilerede lukkede godsvogne, der er lavet specielt til formålet. Også isolerede kølevogne med isblokke i taget står til rådighed, hvor denne transportform er nødvendig. Disse kølevogne kobles ind i persontogene og er derfor specielt fremstillet til større hastigheder end normale godsvogne. Alene fra Grimsby transporterer jernbanerne daglig ca. 800 tons fisk til mange tusinde detailhandlere over hele landet, som alle betragter det som noget selvfølgeligt, at de får fisken helt frisk tidligt om morgenen.

Forat kunne betjene køberne bedst muligt har de britiske jernbaner indført et system med nummerering af læsningen, således at de kan betjene op til 5000 forskellige bestemmelsessteder dagligt.

En stor lettelse i fiske-transporten vil komme, når man indsætter specielle fiske-tog om natten. I den travle sommertid transporteres op til 4.000 tons fisk om dagen fra fiskerihavnene til byer og steder over hele England. Hver eftermiddag starter 1000 godsvogne fra havnene – ofte hele togstammer kun til London eller til andre fordelingsstationer, hvorfra vognene spredes i alle tænkelige retninger.

Kølevogne med fisk passerer andre kølevogne med fisk i nøjagtig modsat retning – og dette kan i første omgang synes noget ulogisk, men forklaringen er den simple, at det er husmoderens ønske om forskellige fi-

## Fisk til nationens bord

Man har fanget og landet fisk langs de engelske kyster i mange tusinde år, men det var først med jernbanens opfindelse og dermed indførelsen af hurtig transport over lange strækninger, at det købedygtige indlandsmarked blev tilgængeligt og gjorde hav-fiskeri til en stor-industri.

Havet ligger utilgængeligt milevidt ude bag horisonten for de mange millioner, der idag glæder sig over dets sølvglinsende høst – og tager et måltid fisk som en selvfølge. Intet er mere naturligt, end at husmoderen, ligegyldigt hvor langt hun befinder sig fra havet, kan servere frisk fisk på middagsbordet!

Men først skal fisken fanges!

Tusinde trawlere og endnu flere fiskerfartøjer af alle arter udgør den engelske fiskerflåde, der beskæftiger 30.000 mennesker og årligt fanger over en million tons fisk. Tallene er ca. 160.000 tons sild og 850.000 tons andre fisk.

De vigtigste fiskerihavne er Hull, Grimsby, Aberdeen, Fleetwood, Milford Haven og Lowestoft, der tilsammen tegner sig for over 80 pct. af den totale årlige fangst.

Fordelingen af fisken begynder på kajerne, hvor 12.000 mennesker er beskæftiget af 1500 opkøbere.

Salget begynder kl. 7,30 om morgenen, efter at køberne har undersøgt fangsten, fået besked om fang-



skesorter, der er afgørende for sælgerne. Sildefiskeriet vanskeliggør transporten, da silden dels fanges langt fra land og dels i få uger fanges et sted – derefter i nogle uger et andet og sådan fremdeles. Af de ca. 160.000 tons sild, der landes årligt, går halvdelen til eksport eller fiske-mels-fabrikkerne.

En af de vigtigste sildehavne er Fraserburgh på Skotlands nordkyst 60 km nord for Aberdeen og 1000 km nord for London. Sildesæsonen begynder her i juni og slutter i august. I denne tid er 170 kuttere med hver 9–10 mands besætning i gang med fiskeriet. De starter hver eftermiddag til fiskepladserne, hele natten fiskes der, og om morgenen står bådene havnen ind i god tid til det første salg. Ved daggry er hele Fraserburgh på benene, og 150 store lastvogne holder parat på kajen med tomme kasser. Købere og sælgere haster til auktionshallerne, og før bådene er fortøjet ved kajen, springer en mand fra hver båd i land med en prøve af fangsten – ca. 40 fisk – og styrter til

salgslokalerne. Såsnart handelen er afsluttet, får fiskeren et salgsbevis, hvorefter køberen kan lade losningen begynde. Prøven af fisk opbevares i tilfælde af uoverensstemmelser om kvaliteten. De tomme kasser fra lastvognen læsses hurtigt ned på kajen, og der fyldes et lag knust is i bunden af hver. Bådens besætning lossere selv fangsten, pakker fisken i kasserne og sømmer dem til. Lastvognen læsses omgående og kører kasserne til jernbanevognene, hvor de omlades. De første tog forlader Fraserburgh kl. 9,10 og kommer til London kl. ca. 3 næste morgen. Fisken er losset, købt, solgt igen, vejjet og pakket i kasser samt transporteret 1000 km på mindre end tyve timer. De engelske jernbaner må være klar til en ny transport af denne silde-overflod næste dag eller måske blot filosofisk afvente, hvor de store sildefangster landes næste gang.

Nu har man også taget lynfrysning-metoden i brug. Selv inden den sidste krig blev overskudsfisk frosset ned til tider, hvor fisken var mere

knap; i vintermånederne og under krigen blev tusinder af tons frosset fisk ved regeringens formidling fordelt over hele England for at supplere de sparsomme rationer. Den nye lynfrysningsteknik har helt revolutioneret dette felt. Tidligere var det kun få hundrede tons fisk, der solgtes i frosset tilstand, idag er det tusindevis af tons, der i lækre pakninger sælges direkte fra købmandens frysedisk.

Og hermed er opstået et nyt problem for jernbanerne, der under transporten af den lynfrosne fisk skal holde temperaturen i kølevognene i dag højt isolerede kølevogne og benytter kulsyrene som kulde-frembringer. Transporten af fisk – frisk eller frosset – er nået vidt, siden husmoderen inde i landet kun kunne servere saltfisk, der var transporteret med hestevogn eller ad kanalerne.

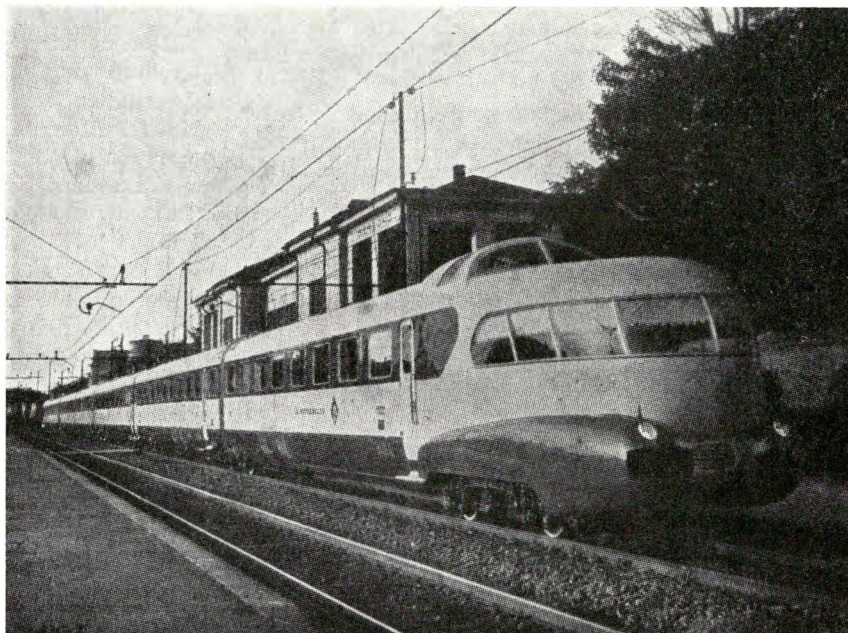
De engelske jernbaner har deres store del af æren for, at frisk fisk idag er hvermands spise, hvorsomhelst det ønskes.

*Jørgen Petersen.*

## »Il Settebello«

Eurapas mest moderne el-tog

De italienske statsbaner præsenterer den højeste luksue  
Milano-Rom  
med 160 km's fart i talgo-tog



Europas mest elegante el-tog, det italienske »Il Settebello« på fem vogne, er nylig blevet præsenteret for trafikminister Mangelini på Roma Termini under meget stor opmærksomhed. Radio og fjernsyn foretog udsendelse af begivenheden, som virkelig var værd at markere.

»Il Settebello« – det smukke togsæt – svarer til sit navn, om noget gør det. Toget er strømlinjet med elipseformet forparti og store panoramavinduer hele vejen rundt i denne specielle udsigtssalon for

de rejsende. Den er udstyret med små drejelige stole og højttaler til musikunderholdning. En lille trappe ved indgangen til denne salon går op til togets førerrum.

»Il Settebello« er leddet efter talgo-systemet og med meget kort harmonika-gennemgang fra vogn til vogn. Når man fra indgangen går ind i den første vogn, mødes øjet af en hidtil uset elegance i farverne, og man føler straks, at man er i det lyse og farveglade solland. Pastelfarver er gennemført

i alle paneler, og man har fraveget den sædvanlige form for kupeer, idet der i de første to vogne findes fire store saloner i hver, udstyrede med sofaer og fritstående drejelige lænestole. Betrækket er ensfarvet kongebåt, og mellem stolene er placeret små borde, hvis plader kan drejes vertikalt til den ønskede stilling. Salonerne er adskilt fra sidegangen ved store ruder af svært plexiglas fra gulv til loft, og hvis man vil være ugenert ude fra, kan der i salonerne trækkes farverige portierer for glasvæggen.

Den tredje vogn rummer restauranten med plads til 60 gæster, og i den ene ende af vognen er der en hypermoderne bar med specielt arrangement af lystofrør. Denne belysningsform er anvendt i hele toget og med rør i dekorative faconer. I den fjerde vogn er der køkken, forrådsrum, personaleafdeling, postrum, radio og telefon, da der fra toget kan fås forbindelse over radio med udlandets telefonet. Den femte og sidste vogn har bagagerum og endnu tre saloner til rejsende. Der er lidt forskel på vognenes størrelse, den første er 24,5 meter lang og køkkenvognen 20 meter, mens de tre sidste hver er på 24,1 meter.

»Il Settebello« er konstrueret og bygget af den italienske fabrik Breda. Toget har plads til 190 passagerer, kører maksimalt 160 km/t og indsættes på strækningen Milano-Rom. Det vejer 300 ton og i tjenstfærdig stand 330 ton. Motorernes el-kraft er på 2160 kw, 6 kompressorer og 12 ventilatorer driver togets luftfornyelses anlæg. »Il Settebello«s farve er lys gulbrun og med en bred, rød bundstrib. Navnet findes på siden af toget, og her er også flere andre morsomme ting i farver, bl. a. fire kæmpe-mæssige spillekort, som markerer, hvad der kan foregå i salonen indenfor.

Luksutoget er absolut en seværdighed, og med dette og Rapidoen, det andet el-tog mellem Milano og Rom, må Italiens statsbaner siges at være de mest moderne og hurtigtgående i Europa.

*Spor-hunden.*

## Set gennem frontruden

*En velment advarsel.*

Vore røde venner, postmændene, er raske og kvikke folk, men det forekommer ved visse lejligheder, at nogle af dem – særlig blandt de yngre – optræder lidt for kvikt, så det nærmest virker rent ud sagt som dumdrigt. Vi tænker her på dem, der foretager ud- og indlæsning af post i togene på bystationerne, og som regel kommer kørende i en perroncar, der som drivkraft har en mindre benzinmotor. Det sker ikke sjældent, at en postmand kører over overgangen fra den ene til den anden perron trods det, at et tog er under indkørsel og nærmer sig med god hastighed, og vedkommende godt nok har set det indkørende tog. Den handle måde er uforsvarlig, thi tænk den tanke til ende, at toget fremføres af et damplokomotiv, hvis askekasseklap står åben, og carren påkøres, fordi postmanden har fejlvurderet togets fart. Nuvel –

postmanden har chancen for at hoppe af, men hvad sker der med de to mænd på lokomotivets førerplads, hvis benzintanken – der formodentlig indeholder en halv snes liter benzin – bliver trykket i stykker, og dens indhold igennem askekasseklappen sprøjtes op i et klartbrændende fyr. Den tanke er vist ikke værd at tænke til ende, så vi henstiller til vore røde venner, at vi for fremtiden bliver skånet for denne hasarderede kørsel mellem perronerne.

*Observer.*

*Triste udsigter.*

Lad os bare se den kendsgerning i øjnene, at jernbanernes ledende mænd sidder uvirksomme med hænderne i skødet og intet foretager sig for at holde på de rejsende, som efterhånden har svigtet banerne og gået over til at benytte andre transportmidler. Det må være muligt blandt andet ved en modernisering af personvognsmaterialet at konkurrere med de andre transportforetagender, således at man tiltrækker en større part af det rejsende publikum.

Det er deprimerende at se på for de mange jernbanemænds vedkommende, som er beskæftiget ude i marken, og af hvilke adskillige har arbejdet i mange år ved jernbanen, at der intet effektivt foretages fra administrationens side for at bøde på denne udvikling.

*Brotherhood of Railway, Trainmen News.*

Det er et af de amerikanske jernbanemænds fagblade, der skriver så trist om dette emne, og baggrunden herfor er, at adskillige store jernbaneselskaber har anmodet regeringen om at blive fritaget for pligten til at opretholde persontrafikken – dog fraregnet nærtrafikken – hvilket de efter gældende love i USA er forpligtet til i en vis udstrækning.

Selskaberne hævder i deres henvendelse til regeringen, at persontransporten i adskillige år har været tabsgivende, og henviser endvidere til, at hvis den nedgang fortsætter i samme tempo, som tilfældet har været i perioden fra 1947 til 1957, så vil der i 1970 ikke være nogle tilbage, der ønsker at rejse med jernbanen.

*Red.*

*Ghana gør fremskridt.*

I henhold til en overenskomst mellem regeringen i den fornylig oprettede stat Ghana i Afrika og det engelske luftfartselskab BOAC skal et af regeringen oprettet selskab i samarbejde med det engelske overtage driften af luftfarten over hele ghanaområdet. Et sydafrikansk selskab har tidligere klaret denne opgave, men nu vil Ghana selv, og BOAC har stillet sig forstående med hensyn til den økonomiske side af sagen og tilbudt at indskyde 40 pct. af den nødvendige kapital til start af foretagendet.

Det er hensigten, at landets egne indbyggere skal anvendes overalt i driften, og den nødvendige



## 80 nye MH-lokomotiver

Til afløsning af damplokomotiverne i rangerdriften har man ved DSB som bekendt anvendt dels dieselmekaniske rangertraktorer, hvoraf der i de senere år er indkøbt 46 stk. med mekaniske Ardelt-gear, og dels dielelektriske rangerlokomotiver. Af sidstnævnte type, der foruden til rangering også kan anvendes til mindre tog på strækningerne med maksimal hastighed 70 km/time, er 2 MT-lokomotiver fra A/S Frichs allerede i drift, medens yderligere 15 MT-lokomotiver er i bestilling.

Man har imidlertid ved DSB også interesseret sig for en tredje form for kraftoverføring i rangerdriften, nemlig den hydrauliske kraftoverføring. Under anvendelse af et hydraulisk gear fra det tyske firma Voith er denne kraftoverføring efterhånden kommet i udbredt anvendelse på dieselrangerlokomotiver i udlandet på grund af den lette, enkle og driftssikre konstruktion, og ved DSB har man nu gennem nogen tid afprøvet den nyeste udførelse af disse hydrauliske gear i 3 fra Tyskland indkøbte rangerlokomotiver, hvor der i forbindelse med Voith-gearet anvendes en trykladet dieselmotor på 440 hk fra det tyske firma M.A.N.

Afprøvningen har givet gunstige resultater, idet den nævnte kombination af dieselmotor og hydraulisk gear har vist sig at give sikker, hurtig og ydedygtig afvikling af rangerarbejdet, og efter at der gennem det i »Vingehjulet« for 10. februar 1959 nævnte udenlandske lån er tilvejebragt basis for et samlet indkøb af et stort antal lokomotiver, er der nu sluttet kontrakt med A/S Frichs, Århus, om levering af 80 dieselhydrauliske rangerlokomotiver, der får litra MH nr. 301-380, samt et antal reservedele (komplette motorer, gear m.v.).

Som det vil ses af hosstående projekttægnning, er det nye MH-lokomotiv 3-akslet og forsynet med kobbelstænger. Der er god udsigt til alle sider fra førerrummet og sørget for god lyd-isolering af førerhuset. Opbygningen af førerhuset svarer i øvrigt til MT-lokomotivernes, medens der også på andre områder er overført erfaringer fra konstruktionen af MT-lokomotiverne.

Dieselmotoren er M.A.N.'s type W 8 V 17,5/22 A m. A., og det hydrauliske gear er Voith's type L 37 U. Under rangering er maksimalhastigheden 30 km/time, men ved omstilling til strækningsskørsel, hvilket foretages under stilstand af

lokomotivet ved hjælp af betjeningshåndtag i førerrummet, bliver maksimalhastigheden 60 km/time. Lokomotivvægten i tjenstfærdig stand er 40,5 t.

Leveringstiden er fastsat således, at det første lokomotiv skal leveres i april 1960, og hele leveringen være afsluttet i september 1962.

Fra DSB's side har man hidtil sat mest ind på anskaffelse af dieseltrækkraft til erstatning for damplokomotiverne i togkørslen, hvor både besparelserne og de trafikale fordele ved moderniseringen er mest åbenlyse.

Ved det nu foretagne, store samlede indkøb af dieselrangerlokomotiver, som er muliggjort ved de bevilgende myndigheders imødekommenhed over for DSB's ønsker, bevirkes med ét slag en tiltrængt modernisering af størstedelen af rangerdriften, hvor den generende røgplage fra stationspladserne nu afskaffes, og rationalisering af arbejdet samt væsentlige driftsbesparelser opnås.

(Vingehjulet).



### Påskønnelser

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører (15. lkl.) E. E. F. Lissau-Andersen, Gedser, i anledning af den af ham udviste årvågenhed og agtpågivenhed under en alvorlig faresituation den 9. december 1958 på Nykøbing F. station. Der er udbetalt en dusør.

### Jubilæum

Onsdag d. 22. april kan lokomotivfører H. P. Schmidt Svendborg, fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren blev ansat i Fåborg og kom ved forfremmelse til motorfører i 1938 til Svendborg, forfremmet til lokomotivfører den 1-4-1949.

Schmidt, der passer sit arbejde meget omhyggeligt, kendetegnes ved, at han spytter lige ud, når der er noget, der kommer ham på tværs.

Han ønsker ikke noget ståhej på jubilæumsdagen, men har anmodet afdelingen om, at det påtænkte beløb til jubilæumsgave i stedet skænkes til svagføres ferieophold.

Vi siger dig tak for din smukke tanke og ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med ønsket om en god og lykkelig fremtid.

P. J.

Onsdag den 22. april kan lokomotivfører T. A. R. Larsen, Svendborg, fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren blev ansat i Svendborg, blev forfremmet til motorfører i 1938 i Nyborg, kom tilbage til Svendborg i 1940, forfremmet til lokomotivfører den 1-4-1949.

Thorvald har været med lige fra motorvognenes barndom og har kørt i motortur i mange år.

Han er kendt som en dygtig motormand og ivrig organisationsmand.

Odense afdelingerne ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med tak for godt samarbejde gennem årene og de bedste ønsker for fremtiden.

P. J.

Fredag den 24. april kan lokomotivfører C. Carlsen, Odense, fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren, der er indfødt odenseaner, har aldrig været stationeret andre steder.

Han blev forfremmet til motorfører den 1-12-1938 og til lokomotivfører den 1-4-1949.

»Styrmanden« har kørt i damptur i mange år, men for nogle år siden tog han springet over i motortur.

Han er en kvik og rask lokomotivfører, en god og afholdt kollega, har gennem de mange år haft forskellige tillidsposter i afdelingen. Vi siger dig tak for den store interesse for organisationsarbejdet og ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med ønsket om, at helbredet snart må blive bedre, så vi endnu i nogle år kan beholde dig som aktiv.

P. J.

Fredag den 1. maj kan lokomotivfører H. C. Hyllegård, Nyborg, fejre sit jubilæum som lokomotivmand.

Jubilaren har i de forløbne år været stationeret i År, Hr, Ab og Ng, hvor afd. 19 ønsker dig hjertelig til lykke på jubilæumsdagen. Held og lykke i tiden fremover.

P. a. v. S. A. J.

### »Lanternen«

»Lanternen« afholder ordinær generalforsamling tirsdag den 28. april 1959 kl. 16,00 præc. i Foreningen af 1860's selskabslokaler på Nørrevold.

#### Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Protokol
3. Beretning
4. Regnskab
5. Indkomne forslag
6. Valg
  - a. Kasserer
  - b. Bestyrelsesmedlem
  - c. Bestyrelsessuppleant
  - d. Revisor
  - e. Revisorsuppleant
7. Eventuelt

Efter generalforsamlingen serveres der følgende:

- 1 stk. m. sild,
- forloren skildpadde m. æg og sherrysovs
- 1 stk. m. ost.
- Dertil serveres 1 øl og 1 snaps.

Pris pr. deltager kr. 10,00.

Indtegnings sker på Gb., Av, og på Hgl., eller ved tlf. DA 4659 x inden den 22. april 1959 kr. 12,00.

Bestyrelsen.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (kørelærer i dampdriften) pr. 1-4-59.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

F. Hansen, Ålborg, i Ålborg.

A. V. G. Jensen, Ålborg, i Ålborg.

Forflyttet pr. 1-4-59.

Lokomotivfyrbøder:

K. M. P. B. Pedersen, Korsør, til København Gb.

Afsked.

Lokomotivinstruktør (15. lkl):

C. P. Christensen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-59).

Lokomotivfører (12. lkl.):

R. A. Møller, Viborg, er afskediget på grund af svagelighed med pension (30-6-59).

Lokomotivfyrbøder:

E. C. Carlsen, Korsør, er afskediget på grund af svagelighed (30-6-59).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører M. Nielsen, Randers, er afgået ved døden.

## MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-4-59.

Pensioneret lokomotivfører F. A. Bindslev, Anders Billesvej 47, Fredericia.

Pensioneret lokomotivfører V. Jensen, Tværgade, Gedser.

Pensioneret lokomotivfører O. F. Jensen, Jyllandsgade 7, 2., Struer.

Pensioneret lokomotivfører T. Nørgaard, Reberbaneanegade 49, 3., Ålborg.

Pensioneret lokomotivfører H. K. Rasmussen, Sdr. Ringgade 53, 1., Århus.

Pensioneret lokomotivfører E. H. Sørensen, Skolegade 51, Esbjerg.

Pensioneret lokomotivfører R. L. P. Rasmussen, Tvedvej 18, Svendborg.

## NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdeling:

Ålborg: Kassererens adresse rettes til: Bejsebakkevej 57.

København Gb.: Kassererens navn og adresse rettes til: P. K. Kristensen, Banefløjnen 6, Husum. Tlf. 94 75 46.

Herning: Formandens adresse rettes til: Gl. Kirkevej 19, 1. tv.

## Rettelse til lommebogen

Telefoner.

Side 2: Odense 12 148, lokal 141.

## Feriehjemmet

Opmærksomheden henledes på at satsen under 3 »Andre voksne og børn over 14 år« skal være 18,00 kr.

# Dansk Lokomotivmands Forening

## Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

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

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

Indsendes under adresse:  
**Dansk Lokomotivmands Forening,**  
feriehjemmet,  
Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

.....  
Underskrift

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år	1 måltid udenfor døgnets	
					voksne	børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	13,00	4,00	7,00	4,00	2,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer samt børn indtil 18 år. Andre tjenstemænd ved DSB, hustruer samt børn indtil 18 år.	16,00	5,00	8,00	4,00	2,00
3	Andre voksne og børn over 14 år.	18,00	6,00	9,00	4,00	2,00

*E. Greve Petersen.*

## Metalsliberi søger arbejde!

\*

Alt har interesse –  
også arbejde  
for forkromningsanstalt

\*

Disponerer over  
300 arbejdstimer om  
ugen

\*

### Metalsliberiet

Blytækkervej 1 – København NV  
Telefon Ægir 5651 x

## Kørup Slots Herregårdspension

Vil De have en god og fredelig ferie, så hold den på Kørup Slot med den dejlige park og kun 3 km til en af Fyns bedste badestrande. Pæne værelser og god mad. Slottet er nyistandsat. Pris kr. 18–20 (rabat udenfor sæsonen).

Kørup Slot pr. Kappendrup

Telefon Krogsballe 218

A. Christensen og H. Schmidt



### I kontakt med naturen

Javel, men en smule komfort er ogsaa rart. Vi maa straks ha' bestilt et katalog over

ønsketelte og udstyr direkte fra

JYDSK **CAMPING** INDUSTRI

Grejsdalsvej 17 – VEJLE – Tlf. 545

## GILDERS PLASTIC

v. G. Albris

Vandtaarnsvej 92–94 – Søborg

Telefon 69 02 08

### EXTRUDERING

af

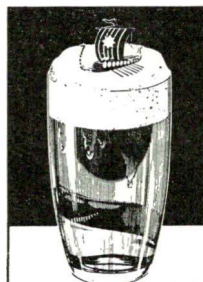
SLANGER – RØR – PROFILER

BAAND OG SNORE

samt

SPRØJTESTØBNING – PRESNING

FLASKEBLÆSNING



**VIKING**  
EXPORT BEER

belønnet  
med ærespræmien

Prix d'Honneur

Belgien 1958

## FREDERICIA

**FREDERICIA  
BRUGSFORENING**  
3 selvbetjeningsbutikker  
2 betjeningsbutikker  
**Bliv medlem - Indskud 2 kr.**

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

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

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

Vi mødes hos  
*Agnes*  
Telf. 85  
Venlig hilsen  
Agnes Petersen  
tidligere »Fremad«

Ekvipér Dem i  
**LONDON-MAGASINET**  
FREDERICIA

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

**Fællesbageriet A/S**  
Fredericia . Tlf. 602  
\*  
Køb altid brød fra Fællesbageriet

**Ougaard & Jensen**  
Danmarksgade 21 A  
Fredericia  
Telefon 332  
Alt i herre- og drengetøj

**BOGTRYKKERET**  
Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014  
Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
Festsange - Telegrammer

## KALUNDBORG

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

*Spis*  
**Kalundborg Margarine**  
Th. Jørgensen . Telf. 90  
Daglig friskkærnet  
Leverandør til Feriehjemmet

**OTTO NIELSEN**  
Malermester  
o  
Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant  
**CHR. SCHRØDER**  
anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrassoarbejde, Høvefliser, Flag-  
stangsfædder m. m.  
Tlf. Kalundborg 360

**KALUNDBORG  
KULKOMPAGNI**  
Aktieselskab  
Tlf. TRETEN

**Raklev Brugsforening**  
pr. Kalundborg  
Tlf. Raklev 21  
Lev. til Feriehjemmet

»Køb det hos  
*Schou*  
lige i nærheden«

Handelsgartneriet  
„Rosendal“  
v/ Carl Petersen  
Tlf. Kalundborg 145  
1. kl. kransebinderi

**NYBORG**  
**ANDERSEN & KUDSK**  
Fotograf og Fotohandel  
Kongegade 31 - Tlf. Nyborg 1077

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

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

Til daglig og Fest  
»**BORGERFORENINGEN**«  
altid bedst  
Tlf. Nyborg 1313 H. Nicolaisen

**Kai Herping-Hansen**  
*Blomsterhandel*  
Kordilgade 11 . Telefon 451  
Leverandør til feriehjemmet

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

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

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

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

**Mogens Sørensen**  
aut. elektroinstallatør  
S. NYRUP pr. KALUNDBORG  
Telefon Raklev 160  
Leverandør til feriehjemmet

**Ellede Bageri**  
K. E. Olsen  
Raklev pr. Kalundborg  
Leverandør til feriehjemmet

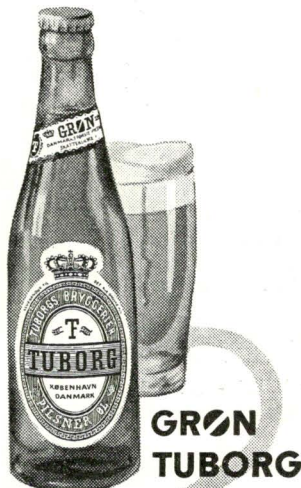
L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63  
**BOGTRYK**  
Telefon Asta 5002. København S

## STRUER

**Aa. V. Kristensen**  
Kolonial, Vin og Delikatesser  
Jyllandsgade 16, Telf. 322

Fra kvist til kælder  
når maling det gælder  
**Neergaards bedst**  
Telf. 165 . Struer

**Thomas Hansen's  
Bageri**  
bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksgade. Struer, Tlf. 308



-der er stemning for TUBORG

**PHILIP W. HEYMAN A/S**  
KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566  
Leverandør til feriehjemmet

**Aarhus Amtstidende**

**A/S RONDO RADIO** *Byens største udvalg*  
Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04  
*i FJERNSYN*