

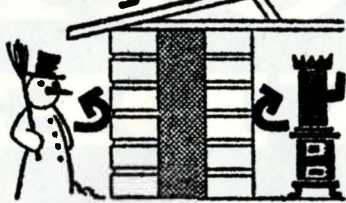
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 1 . 5. JANUAR 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

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



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

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

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58172 . AARHUS

**Alle
elektriske
installationer
udføres!**

★

H. LAURSEN

Statsautoriseret elektroinstallatør

Rimmensgade 23 . Frederikshavn

Telefon 20877

Arne Aa. Ryde

EXAM. EJENDOMSMÆGLER

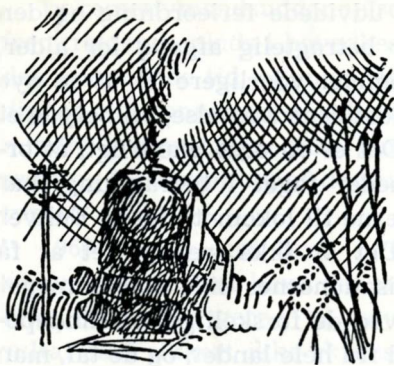
Tværgade 15

Nykøbing F.

Telefon 852172

Villaer

og rentable ejendomme, sommerhuse og bungalows
anvises til køb og salg



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 60. ÅRGANG

5. JANUAR 1960



Nutid og fremtid	3
FN	4
MY- og MX-uddannelsen	5
Madonna som fyrtårn	7
Tyske forbundsbaners bolig- spørgsmål	8
Fra medlemskredsen - Signalerne på Falster - Aktuelle nytårsbe- tragtninger	9
Europæisk samarbejde - og jern- banen	10
Danmarks økonomiske status	12
Samarbejdsudvalgene	13
Under DLF	14
Personalia	14
Nye adresser	14

Forsidebillede:

Fra Odense station i snevejr.

Foto: 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:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Nutid og fremtid

Året 1959 er agterudsejlet. Det nye år ligger foran os. I dets kølvand tegnes sagte forventningerne omkring de organisationsmæssige problemer, og der kan være anledning til et rundskue over arbejdet på godt og ondt.

1959 markerede først og fremmest organisationens 60-årige beståen. Ikke nogen lang tid vor klodes eksistens taget i betragtning, men i forhold til menneskets skrøbelighed et anseeligt åremål. Dens indhold ligefuldt fyldt med problemer for udbygning af fag- og lønmæssige ideer til sikring af rimelig andel i samfundsgoderne.

Lønmæssigt afsluttedes den hårdnakkede indsats for at af tvætte visse kræfters forsøg på at kvæle den ældre årgang af lokomotivførernes rimelige placering i forhold til de med Lønningsloven af 1958 gennemførte forbedringer. Et løntillæg sikrede, at disse veltjente mennesker ikke sættes udenfor al moralsk retfærdighed, omend de grundlæggende krav blev givet en anden retning end ønsket. Anerkendelsen kom i den elvte time, thi trækraftomlægningen ved statsbanerne var ved at tage dem brødet ud af munden. Denne rationalisering som de følgende lokomotivmænd trods alt har høstet og vil høste lønmæssige goder af. Med det omtrentlige antal af 46 i drift værende store diesellokomotiver er åbnet adgang til et antal oprykninger til højere lønningsklasse, som i de kommende år yderligere vil udbygges. Begyndelsen tages i dette år, når de første MX-lokomotiver af den afgivne ordre på 45 påbegyndes leveret fra NOHAB i Sverige. Denne motorisering ændrer fuldstændigt den traditionsmæssige forestilling om lokomotivmandsarbejdet, og som udviklingen nu skrider frem for strækningstjenestens vedkommende, eliminerende den gode gamle damphest, vil også rangertjenesten få en »make up«, der på tilsvarende måde ændrer arbejdet. Når den afgivne ordre på 80 MH-lokomotiver bliver effektueret fra FRICHS i Århus, vil også »dampen« som rangertrækraft praktisk taget være en saga blot.

Uden vanskeligheder kan en sådan forvandling ikke forventes at finde sted, og den tid, der allerede er gået, har da også rejst adskillige problemer, hvor iblandt personaleovertallighed spiller en væsentlig rolle. Fremtiden gør ikke overvejelserne lettere på dette område. Uden at tage forskud på sorgerne, bør det dog understreges, at der skal et åbent blik til for etatens tarv, før får man ikke en rationel løsning i sigte.

Overtallighedsbegrebet i lokomotivfyrbøderstyrken - som i den nuværende situation er malet for mørkt - vil kunne blive presserende, med mindre transportbehovet udvides kraftigt; men på den anden side er der med en række aftalte foranstaltninger gode forudsætninger for at holde problemet under fornuftig kontrol, uden at statsbanerne af den grund hæmmes i sine rationaliseringsbestrebelse, og uden at personalet kommer i en tvangssituation ved at se beskæftigelsen glide sig af hænde. Dog fritages man ikke for at være vagtsom overfor, at udviklingen løber så stærkt, at grundlaget for før nævnte foranstaltninger smuldrer væk. At presset på personalestyrken ikke er mere

FN

Generalsekretær Dag Hammerskjöld har forelagt De forenede Nationers budget for 1960. Det er på 61.863.200 dollars. De samlede indtægter for det kommende år anslås til 11.569.300 dollars, hvorefter netto-udgifterne bliver på 50.293.900 dollars. Nettoudgifterne for indeværende år er på 49.359.240 dollars eller ialt 934.660 dollars under det tilsvarende beløb for 1960.

Den største enkeltudgift på budgettet er lønninger til de 4.108 ansatte i FN's hovedkvarter i New York og i kontorerne rundt om i verden. Denne post vil for 1960 beløbe sig til 41.314.300 dollars eller 2.051.000 mere end i indeværende år. Forøgelsen skyldes de højere udgifter ved at fastholde det nuværende medarbejder-niveau og oprettelsen af Den økonomiske Kommission for Afrika.

Ligesom tilfældet har været tidligere år, henleder Dag Hammerskjöld opmærksomheden på FN's økonomiske situation, »der stadig giver anledning til dyb bekymring«. Til trods for de anstrengelser, der er blevet gjort for at fremskynde betalingen af de enkelte medlemslandes bidrag, har det atter været nødvendigt at trække stærkt på fondet for arbejdskapital, og pr. 1. juni i år var situationen den, at hovedkvarterets bank-balance var reduceret til »den hidtil laveste, nemlig svarende til mindre end een uges normale budgetmæssige udbetalinger«. »Under disse omstændigheder«, erklærede Dag Hammerskjöld, »er jeg, hvor nødig jeg end vil, tvunget til – mod renter – at låne et beløb på 2 mill. dollars fra særlige FN-konti for at kunne betale lønninger og andre budgetmæssige udgifter.«

Generalsekretæren henledte også opmærksomheden på underskudene på den særlige konto til dækning af FN-vagtstyrkens – UNEF's – udgifter. Han oplyste, at omkring halvdelen af det beløb på ialt 55,2 mill. dollars, som i denne forbindelse er blevet pålignet FN's medlemsstater, ikke er blevet betalt, og Hammerskjöld karakteriserede situationen som »kritisk«.

udtalt kan bl.a. henføres til den udvidede ferieordning og den omstændighed, at der fortsat er betragtelig afgang for alder, svagelighed og død. Fremover kommer yderligere til, at de nye tjenestetidsregler, herunder arbejdstidsnedsættelse, vil betyde et lettelse i personalerigeligheden. Det er da også glædeligt, at organisationen, nævnte vanskeligheder taget i betragtning, har kunnet holde gang i forfremmelserne til lokomotivførere. Enhver må erkende, at det er svært. Det er ikke særligt let at få erstattet afgang, men fra organisationernes side følges meget nøje med i styrkens anvendelse ved de forskellige maskindepoter. Materiale samles jævnlige ind fra hele landet, og de tal, man herigennem får, bygger på en usminket vurdering af personalebehovet og ikke på teoretiske minimumsnormativer, som tager for lidt hensyn til det praktiske liv. For stadig at kunne betjene sig af et godt underbygget materiale er det betydningsfuldt, at tillidsmændene er minutiøse med oplysningerne, hver gang vi indkalder dem.

I tilslutning hertil skal berøres uddannelsesproblemerne. Den fremtidige uddannelse har allerede været genstand for interne undersøgelser og vil antagelig resultere i, at inden længe nedsættes et særligt udvalg af administrations- og organisationsrepræsentanter, som skal udarbejde forslag til lokomotivmandsuddannelse. Den nuværende motoruddannelse bygger i alt væsentligt på litra MO, og under hensyn til den igangværende udvikling af trækraften, er det ønskeligt at tage hovedvægten i begyndelsesuddannelsen væk fra dampmaskinlæren og lægge den over på motorlæren, som da afløser lokomotivfyrbøderskolen. Følgelig må uddannelsen fremefter, for at være så rationel som muligt, omfatte de forskellige typer af motorkøretøjer. Der er ganske vist ikke anledning til at tro på, at der med det første antages aspiranter til lokomotivmandsstillingen, men det er til gengæld af stor nytte at få uddannelsesformen tilrettelagt, inden man påbegynder rekrutteringen, så man ikke skal komme ud i tidligere tiders miserer, hvor store vanskeligheder tårnede sig op, fordi man ikke i rette tid forud havde tilpasset uddannelsesprogrammet. Tiden er inde til at tage fat. For MY- og MX-samt MT- og MH-uddannelsens vedkommende har foreningen for kort tid siden tiltrådt en uddannelse, som skal foregå på jernbaneskolen. Det har været afgørende at få undervisningen lagt herunder for at få mere faste rammer om den. Af dette følger, at der skal aflægges eksamen efter retningslinier som gældende for motoruddannelsen i almindelighed og af efterstående artikel fremgår, hvordan undervisningen fordeles over de enkelte fag, indøvelses- og attestkørsel samt eksamensomfanget.

Uddannelsen iværksættes snarest, og for at få et tilstrækkeligt antal uddannet, inden de første MX-lokomotiver leveres, bliver der kun eet almindeligt motorkursus i hvert af distrikterne i første halvår af 1960.

Man vil se, at uddannelsesprogrammet er opdelt, idet man for at fremme sagen i første række vil give ansøgerne til de kommende stillinger MY-uddannelsen, og disse samt de nuværende MY-førere den supplerende MX-uddannelse, når MX-lokomotiverne går ind i driften. Denne overgang er nødvendig af grunde som angivet i efterfølgende artikel.

Lokomotivmandsuddannelsens form vil få en fremtrædende plads i hovedbestyrelsens arbejde den kommende tid, og man vil fortsat søge alsidighed i uddannelsen, således at der ikke opstår mindre grupper, som ikke har fornøden forudsætning for betjening af de skiftende trækkræfter.

1960 bliver også året, hvor tjenestetidsbestemmelserne skal have den afgørende behandling. Forventningerne til udvalgsarbejdets resultat skal sikkert ikke skrues for højt. Spørgsmålet om en almindelig arbejdstidsnedsættelse på lige fod med den, det private arbejdsmarked har opnået, turde være en given sag, men det er for vort vedkommende også snarere de generelle reglers underbestemmelser, der giver grund til sanering. Især tjenestens tilrettelægning og natimetallet er forhold, der kræver stærke overvejelser, thi tjenestetiden har kun i mindre omfang givet anledning til divergenser, hvorimod de to først nævnte områder er en stadig kilde til utilfredshed.

Tjenestetidsbestemmelsernes behandling er almindeligt betragtet en fællessag for alle tjenestemænd. Den direkte forhandling om dem ligger på centralorganisationsbasis, og i højere grad end tidligere kræver område efter område, at mange opgaver her løses på fællesbasis. Denne omstændighed udvikler et stadigt stærkere krav om at stå tættere i organisationsarbejdet. Hvad man i andre lande forlængst har indset og derfor fuldbyrdet nødvendigheden af, sammenlutning af de mange enkeltorganisationer i større, står vi på tærsklen til at skulle tage stilling til. Som forholdene er nu, med mange modstridende standsinteresser, fremstår kravene om en sammenslutning, og stærkere understreges dette af organisationernes stadig stigende indflydelse på samfundslivet. Arbejdsgiverne er ligefrem et hestehoved foran, den opmærksomme iagttagelse kan ikke undgå at se det. Et sådant fortrin kan tvinge fagorganisationerne initiativet af hænde, og midlet herimod er at slutte tættere op. Centralorganisationerne må skaffe »frisk luft« i de støvede hjerner og følge det forberedte arbejde op, men ikke blot toppen må være i orden, det er af afgørende betydning, at de mange led nedefter følger med.

Det må gøres klart, at f.eks. jernbaneorganisationerne må søge gennemført en enhedsorganisation. Omend Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg rummer adskilligt af fællesspørgsmål, som finder sin løsning her, så er dette samarbejdsorgan sammenholdt af en lidt tynd facade,

fordi alt for mange andre områder giver anledning til divergerende opfattelser, som bør og skal undgås. Den gensidige respekt lider afbræk, og man må derfor ransage sit hjerte og gå positivt ind for sagen – en sammenslutning. Det nytter ikke vedblivende at gå som katten om den varme grød. Vi ved godt, at det kræver overmål af tålmod, men ses der ærligt og objektivt på sagen, da er vi ikke langt fra enighed. Og der er ingen tvivl om, at slutresultatet vil tjene helhedens interesser.

Vor organisation er tømret stærkere sammen med oprettelsen af enhedsafdelinger. Herigenem gøres vor gruppe homogen og slagkraftig. Den vil i det store samarbejde kunne virke med vægt, skabe ro om sit arbejdsområde og gennem den større sammenslutning få mere direkte indflydelse på samfundslivet.

Perspektiverne kan der ikke rejses indvending imod, men det gælder for den enkelte at forstå, at man ikke kan være sig selv nok. Der skal langt større vægt, d.v.s. medlemsmasse, bag krav til løsning af kommende opgaver på de løn- og arbejdsmæssige områder. Alene det store livtag på det internationale erhvervsmarked kan give frygtfølelser for at gå bag af dansen i erhvervelse af flere goder. Fagorganisationerne må, ligesom erhvervsorganisationerne, skabe sammenslutninger, der magter at præge udviklingen til gavn for sine medlemmers naturlige interesser. Det er for sent at erkende det, når »kagen« er delt. Da vil det koste umådelige ofre at tilbageerobre nogen del igen.

Lokomotivmanden har aldrig været bange for at tage initiativ, og vi skal ikke med den kommende udvikling holde os tilbage. Vi bør have hånd i hanke med tingene og søge dem tilrettelagt med omhu og fornuft. Vi skal nok på vor måde gøre os gældende for at nå til et gavnligt resultat.

1960 vil således af mange grunde blive afgørende for vor organisation eller organisationerne overhovedet i de kommende år.

MY- og MX-uddannelsen

Det følgende tager sigte på den *supplerende uddannelse*, der må gives motoruddannet lokomotivpersonale vedrørende MY, MX, MH og MT, indtil undervisning heri indføres i jernbaneskolens undervisningsplan.

1. Det er vedtaget af eksamenskommissionen og tiltrådt af personal- og organisationsafdelingen, at der etableres specialkurser på jernbaneskolen.
2. Det vil i første omgang være nødvendigt at etablere særskilte supplementskurser for henholdsvis MY og MX af følgende grunde:
 - a. De nuværende MY-førere skal have supplementskursus i MX.
 - b. MX-uddannelse kan ikke gives så lang tid før de leveres (manglende undervisningsmateriale, manglende loko til demonstration og attestkørsel).
 - c. Der kan derfor vindes tid (det drejer sig om mange lokoførere) ved at fortsætte MY-kursus nu og så senere indkalde de MY-uddannede til den kortere MX-uddannelse, når MX-leverancerne nærmer sig.
3. Så snart det er muligt, bør ovennævnte MY- og MX-kurser sammenlægges til et samlet specialkursus.
4. Da der er forskelligheder mellem MY 1105-1144 og 1101-1104 samt 1201-1202, og det næppe vil være formålstjentligt at undervise f.eks. alle 1. distrikts lokomotivførere i de to sidstnævnte MY-serier, er der i det følgende regnet med et almindeligt MY-kursus, der er betegnet »A«, omfattende 1105-1144, og et kursus benævnt »B«, der desuden omfatter 1101-1104 og 1201-1202.

5. De i det følgende anvendte tider for MX-kursus er skønnede og må evt revideres, når fornøden erfaring efter gennemførelse af nogle kurser er blevet indhøstet.

Herefter foreslås etableret følgende supplementsuddannelse, idet de anførte tider forudsætter *kursushold på 16 elever*:

I MY-uddannelse.

	A Timer	B Dage	A Dage	B
a. Indøvelse og erhvervelse af lokomotivkendskab i særligt udvalgte tog			4	4
b. Jernbaneskole				
1. Maskinlære (gennemgang af dieselmotoren efter lysbilleder og betjeningsvejledning, herunder også regulator i store træk samt varmekedlens mekaniske del. Forberedelses- og afslutningstjenester efter skemaerne)	33	42		

	A Timer	B Dage	A Dage	B
2. Elektrisk udrustning (hovedstrømsskema, varmekedelstrømsskema)	31	46		
3. Tryklufsbremse (trykluftskema, særlige forhold samt prøver, TB I-TB III)	8	8		
	72	96	12	16

Kursus på Jernbaneskolen afsluttes m. eksamen, hvor der eksamineres således:

Maskinlære	30 min.			
Elektr. udrustning	30 min.			
Tryklufsbremse	15 min.	2	2	

I faget tryklufsbremse gives der ikke kursus-karakter, men kun eksamens-karakter.

For at bestå eksamen skal der såvel i gennemsnit som i hvert af fagene maskinlære og elektr. udrustning opnås mindst karakteren 4,00.

c. Attestkørsel hos fast lokofører afsluttet med prøve for sektionsingeniøren og en instruktør			6	6
--	--	--	---	---

II. MX-uddannelse

(Kun efter forudgående My-uddannelse).

a. Jernbaneskole

1. Maskinlære	}	Afvigelse fra MY gennemgås	7 timer	
2. Elektr. udrustn.			12 timer	
3. Trykluftbr.			3 timer	
			22 timer	4

Der afholdes ikke særlig eksamen for dette specielle MX-kursus.

b. Attestkørsel hos fast lokofører afsluttet med prøve for sektionsingeniøren og en instruktør				4
--	--	--	--	---

III. MY + MX-uddannelse

a. Indøvelse og erhvervelse af lokomotivkendskab i særligt udvalgte tog			4	4
---	--	--	---	---

		A	B	A	B
		Timer		Dage	
b. Jernbaneskole					
1. Maskinlære	} jfr. pkt. I og II m. h. t. undervisningens omfang	40	49		
2. Elektr. udrustn.		43	58		
3. Trykluftbr.		11	11		
		94	118	16	20

Kursus afsluttes med eksamen efter de under I MY-uddannelse anførte regler

c. Attestkørsel hos bestemt lokofører afsluttet med prøve for sektionsingeniøren og en instruktør				2	2
				8	8

IV. MH + MT-uddannelse

Indtil undervisning heri indarbejdes i en ændret læseplan for det nuværende motorkursus på jernbaneskolen, sker uddannelsen heri efter behov ved distrikternes foranstaltning ved hjælp af instruktører og særlig udvalgte lokoførere.

Madonna som fyrtårn

I den fløjlsbløde og lune, sydlandske sommer nat sejler vi over det lille stræde, der skiller Italiens fastland fra Sicilien – øen, som både kaldes paradisk og til tider urolig på grund af visse befolkningsgruppers indstilling og temperament. Sicilianerne føler sig mere selvstændige end andre italienske folk, de er stolte, måske alvorligere end landsmænd i det øvrige Italien, og de holder også i højere grad traditionerne med bevarelsen af gamle folkedanse og øens særprægede folkemusik i hævd.

Vel er farvandet mellem fastlandet og øen kun smalt – man sejler over på knapt en halv times tid – men der synes at være et langt dybere skel mellem øens beboere og de andre. Vi sicilianere vil være selvstændige, siger mange af dem. Spørgsmålet har ved flere lejligheder været bragt frem i den offentlige debat.

Stjernerne synes at tindre med en kraft, vi ikke kender nordpå, over Messinastrædetes dybbå nattehimmel, mens den kridhvide jernbane- og bilfærge glider over det dybe vand. Begge havnebyer, Villa San Giovanni på fastlandet og Messina, har store palmer omkring færgelejerne. Dette i forbindelse med sydens varme er den store forskel fra Halskov-Knudshoved, for ellers er forskellen med selve færgeruten, skibene og færgelejerne såmænd ikke særlig stor.

Man skulle tro, at italienerne havde lært af danske statsbaners ingeniører med hensyn til de nybyggede ramper til biler på færgernes øverste dæk. De italienske færger her er kridhvide både udvendig og indvendig – og meget brede.

Hoveddækket med dets tre jernbanespor er forbeholdt de italienske statsbaners vogne, mens biler

kører ad brede tilkørselsramper op på færgernes øverste dæk. Rampen foroven flader ud, så der er rigelig plads til at manøvrere og dreje ind gennem en bred åbning i lønningen. Bilerne placeres i rækker ved siden af hinanden og med front i sejlretningen. I forbindelse med tilkørselsrampen er bygget en broklap ad hvilken bilerne kører til og fra borde. Denne klap hæves ved færgens afsejling. Hver færge kan på øverste dæk medtage 15 personbiler af middel størrelse. Det er jo kun småting sammenlignet med bilfærgernes kapacitet på Storebælt. Til gengæld er der temmelig mange ture over Messinastrædet.

Færgerne transporterer i gennemsnit daglig 12 500 rejsende, 1400 jernbanevogne og 250 biler mellem fastlandet og Messina. De italienske statsbaners færger har som nævnt tre jernbanespor og kan tage 18 store waggoner. De sejler med en fart af 15 knob i timen. Der er fire færger: af omtrent samme størrelse og udseende, og en ny er for tiden under bygning på et værft i Palermo.

Når vi forlader Villa San Giovanni på fastlandet, ser det ud, som om vi skal sejle opad. Foran os ligger en perlerad af lys i natten, og de går amfiteatralsk i vejret. Det er lysene i og omkring Siciliens store havneby. En meget lang mole strækker sig ud i Messinastrædet, og ved indsejlingen til havnen står yderst en kæmpemæssig madonnastatue, indirekte belyst og med en lysende monstrans om hovedet. Madonna gør her tjeneste som fyrtårn og leder af de søfarende. Det kan virke noget ejendommeligt på andre, at den katolske kirkes højeste symbol anvendes som fyrtårn.

Men smuk ser denne statue ud, som den står i sin fremskudte stilling og byder de rejsende velkommen til Sicilien og Messina, der ligger bygget op i terrasser på bjergsiden.



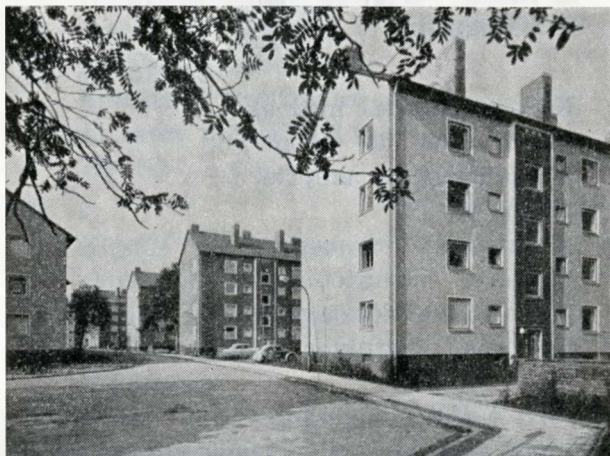
Messina-færge »Cariddi« ligger i havn i Villa San Giovanni på fastlandet. Man ser bilernes rampe til færgens øverste dæk og palmer på havnepladsen.

Hvordan de tyske forbundsbaner løser boligspørgsmålet for sit personale

Et interessant og i sandhed imponerende eksempel på, hvad befolkningen i et land kan præstere under nødvendighedens tryk, og når viljen og mod er til stede, har vi i den genrejsning og boligrejsning, som er virkeliggjort i storbyen Köln.

Særlig for jernbanen og andre statstjenestemænd rejses hele bydele med moderne boligbygninger for statslige midler, og svært meget bliver også bygget af kooperative og andre almennyttige bolig- og byggeselskaber, foruden det som bliver bygget ved privat og for private midler. Også kommunen har gjort en betydningsfuld indsats for løsning af boligproblemet, særlig i tiårsperioden 1945-1955, da kommunen måtte gøre en enorm financieret indsats, fordi problemerne tårnede sig op i forbindelse med byens genrejsning efter krigen.

I de sidste år er der også bygget boliger for tusinder af mennesker med kommunale bevillinger og tilskud fra delstaten Rheinland-Westfalen, men ikke i samme udstrækning som tidligere. Dette skyldes dels finansieringsvanskeligheder, men til dels også det forhold, at det er uhyre vanskeligt at skaffe grunde på byens territorium, og de grunde som kan skaffes medfører meget store omkostninger. Hertil kommer imidlertid, at stillingen er den, at storbedriften i et så vigtigt industricentrum som Köln i stor udstrækning er gået over til selv at bygge boliger for ikke at have sine arbejdere og funktionærer boende langt borte. Værksteder og fabrikker investerer og bygger for egen regning for sit personale, og overborgmester Burauer i Köln gjorde ingen hemmelighed af, at han hilste en sådan udvikling med tilfredshed, idet den i ikke ringe



Jernbaneboliger i Hannover

grad fører til en financieret aflastning på kommunens budget.

Som prokurist Reincke og Theodor Berg ved de tyske forbundsbaner gjorde mig opmærksom på, driver dette statsforetagende for så vidt den samme aktive boligrejsningspolitik, som de storindustrielle privatforetagender og ud fra stort set de samme motiver: man vil have sine arbejdere og tjenestemænd boende så nær bedriften og virksomheden som overhovedet mulig. Derfor bliver jernbanefolkens boliger både i Köln og i andre byer og jernbanecentre bygget for forbundsbanernes penge midler. Hvis hele denne meget omfattende boligbygning skulle have foregået på grundlag af sædvanlige love og regler og bestemmelser, ville det have ført til en mængde ekstra udgifter. Det drejer sig om et jernbanepersonale på cirka 450 000 personer og således om en opgave af kæmpemæssigt format. Derfor har de tyske forbundsbaner stillet den nødvendige kapital til disposition og deltager i de almennyttige (mere eller mindre kooperative) boligselskaber under den udtrykkelige forudsætning, at alle boliger som bygges af visse bestemte boligselskaber bliver stillet til rådighed for jernbanepersonalet, for arbejderne såvel som for tjenestemænd og embedsmænd.

Jeg havde anledning til at besøge et af disse boligområder for jernbanefolk i Köln, som hedder Köln-Nippe med 280 familieboliger og et »ungkarlehjem« med 133 sengepladser plus et moderne maskinvaskeri for husmødrene. I vaskeriet findes 10 vaskemaskiner af et fabrikat som anses for at være det sikreste og bedste på området. Fem kvinder arbejder ved hver maskine, og man betaler 2,30 D-mark for vask af 18 kilogram tøj.

Lejlighederne er for det meste på 3 værelser med køkken og moderne udstyret i enhver henseende. Der findes også i dette boligkompleks en stor veludstyret legeplads for børn. De huse som først blev bygget ser temmelig grå ud, men de nyere er farverige og smukke, og de allerfleste lejligheder har altan. Boligstandarden ligger på et højt niveau.

Arvid G. Hansen.



Jernbaneboliger i Kassel

Signalerne på Falster

Undertegnede kan til enhver tid acceptere lkf. E. Søltoft, Næ, udtalelse til bladet og kan yderligere uddybe sagen angående det nye, fremskudte signal-billede.

Det er ikke en aktiv lokomotivmand, der svarer på Søltofts artikel, der gøres udtrykkeligt opmærksom på, at der kan forventes tidsstab på det signalbillede ved indkørsel på vigespor, at det tidligere tog længere tid med underretninger ved ændret sporbenyttelse, det ved vi alle og har vidst hele tiden, men når der nu *yderligere* kan tilvejebringes en signalgivning uden store omkostninger og *yderligere* vinde tid, *uden at det går ud over sikkerheden*, hvorfor så ikke gøre brug af teknikkens fremskridt?

De aktive lokomotivmænd er ikke imod rationalisering, tværtimod, vi vil støtte og være teknikerne behjælpelige nu og fremover og kan endda give små tips, om de får brug derfor. På den måde, det fremskudte signal bliver benyttet nu, kunne vi lige så godt undvære det og spare DSB for adskillige 1000 kr. Sålænge der kan udvises flere signalbilleder fra det fremskudte signal, hvorfor så bruge et signal-billede, der har to betydninger, dette burde *aldrig* forekomme.

Vi har haft prøve på de ønskede signalbilleder på Masnedø, der er ingen, der har spurgt, hvad lokomotivpersonalet synes om denne form for signalgivning, Vordingborg station er ikke engang forespurgt, for såfremt dette havde været tilfældet, havde signaltjenesten kun kunnet få ros, en finere signalgivning forefindes ikke.

Hvor er samarbejdet i dette tilfælde? – der er ingen.

Den 11. december 1959.

J. J. Lorenzen, Ge.

Det må stå for indsenderens egen regning at fiksure omkostningernes størrelse i sagens forbindelse. Vi for vor part er forudsætningsløse til bedømmelse af de faktiske anlægsudgifter ved det ene eller andet system, og vi støtter os derfor kun til sagkundskabens udtalelser herom.

Når der bortses fra det såkaldte »Masnedø-signal« og henses til det reelle med ændringen af underretning om sporbenyttelse, skal en vurdering foretages i forholdet mellem det afløste og det iværksatte system, hvor der er tale om forenkling og tidsbesparelse.

Aktuelle nytårsbetragtninger

På et bestyrelsesmøde den 18. ds. drøftedes den af foreningen udsendte skrivelse af 24. november 1959 vedrørende stations- og maskintjenestens forberedelsestid på Ardelt-traktorer på de mindre stationer.

Afdeling 10 er meget tilfreds med denne afgørelse, som efter afdelingens mening er et direkte stød »under bæltstedet« fra Jernbaneforbundets side, som afdelingen mener der fra hovedbestyrel-

sens side omgående må gøres indsigelse imod. Det fremgår ikke af skrivelserne, at der overhovedet er gjort indsigelse imod dette andre steder end i generaldirektoratet.

Angående afbrydelserne af funktionen ved kørsel med Ardelt-traktorer her i Næstved, er afdelingen heller ikke tilfreds med. Vi mener afgjort, at den ikke bør afbrydes, når den kun er indlagt på få dage i en tur, der ellers er besat af rangerlokomotiver. Afdelingen foreslår derfor, at hovedbestyrelsen tager dette op til fornyet overvejelse og virkelig slår i bordet på rette sted.

Afdeling 10 har fået oplyst, at Skelskør traktor skal køre til Slagelse og Gørlev med ophold i Slagelse om natten, hvorefter den skal køre tilbage til Skelskør. Vi lokomotivfyrbødere her i Næstved, hvor 3 à 4 mand daglig har rådighed i hjemmet, mener at det er ganske forkasteligt, når man samtidig opfordrer fyrbødere til at søge stillinger som håndværkere for at beskæftige disse. Hvorfor kan ikke fyrbødere køre disse traktorer frem for trafik-tjenesten?

Afdelingen tillader sig samtidig at gøre hovedbestyrelsen opmærksom på, at vi får et dårligt indtryk af det arbejde, der gøres for fyrbødere. Det er som om vi skal ud i »den kolde sne«, hvor vi hele tiden må betale regninger for lokomotivførerne. Vi opnår goderne engang vil der måske svares, javel, men avancementsmulighederne bliver reduceret, og hvad kan det hjælpe, dersom vi er »døde af sult« forinden. Venter man længe nok, bliver man som bekendt også konge i Sverige.

Væk med trafik-tjenesten fra trækmidlerne og lad dem der er gået ind til gerningen få dem, så kan vi godt undvære både håndværker- og signalpladserne. Dette er stemningen i Næstved, og mange fyrbøderafdelinger i Danmark har sikkert gjort sig de samme tanker, men nu kommer der et nyt år med et forhåbentligt godt fremstød for fyrbødere gjort af hovedbestyrelsen.

P.a.v.

Knud Jacobsen.

Hovedbestyrelsen er lige så lidt som afdelingen tilfreds med fremgangsmåden ved denne sags behandling og har gjort forestillinger til rette vedkommende.

I spørgsmålet om funktion på Ardelt-traktor i kombineret tur, vil generaldirektoratet ikke ændre sit synspunkt. Kørslen med Skelskør-traktoren har man under observation.

I øvrigt henvises til lederartiklen, og prøv så at stille antal avancementspladser op i forhold til lokomotivfyrbøderantallet før og nu.

Landsoplysningsudvalget

Udvalget ønsker medlemmerne et lykkebringende nytår og tak for samarbejdet i 1959.

Europæisk samarbejde – og jernbanen

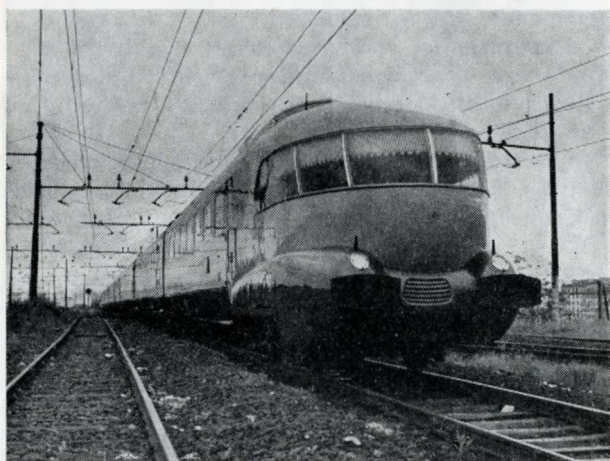


Det er jernbanernes utvivlsomme fortjeneste, at de var blandt de første til at stikke følere ud for et europæisk samarbejde – og hvad der er endnu mere værd, de tog ganske spontant skridt til at føre dette samarbejde ud i virkeligheden. Og det begyndte før ihærdige og kloge mænd banede vej for den europæiske enhed, som er blevet så moderne nu om stunder. Fælles anstrengelser blev gjort for at genoptage den samfærdsel mellem lande og folk, som var blevet afbrudt af krigen – og hvis hoved-trafiklinier var de årer gennem hvilke Europas livsblod gik. Teknikere og arbejdere gjorde deres yderste for at sikre fremskridt og skabe nyt, men det var de forskellige landes jernbane-administrationer, der først og fremmest satte sig ud over had og mistænksomhed, som samledes om konferencebordet for at genoptage deres afbrudte arbejde. Og denne begyndelse blev gjort endnu før de politiske forhandlinger og fredsafslutninger var kendsgerninger.

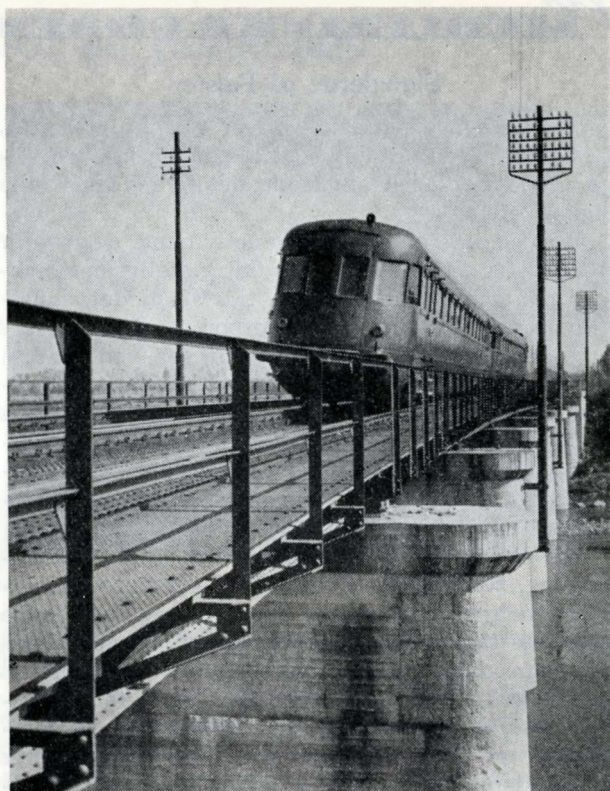
Det job, jernbanerne dengang påbegyndte, har sin specielle værdi, fordi det banede vej for nye og vidtrækkende samarbejdsplaner også på andre felter.

Italienske, franske, østrigske og tyske teknikere havde alle de samme vanskeligheder at tumle med. Under de nye forhold og tilstande overalt i Europa var det af største vigtighed for jernbanerne at ændre deres tekniske og økonomiske planlægning radikalt for at opnå en rationel genopbygning af anlæg og rullende materiel til fordel for den samlede offentlighed.

På foranledning af C.E.M.T. (European Conference of Transport Ministers) udarbejdede en stor og dristig plan til modernisering og udvidelse af de forskellige europæiske landes jernbane-anlæg. Denne plan forudsatte et beløb på 4 000 millioner dollars, der fordeltes med 11 pct. til lokomotiver, 38



Rapido-tog Rom-Milano.
»Luksus Breda ETR 300«



Skinnebus på strækningen Torino-Milano

pct. til åbne og lukkede godsvogne samt personvogne, 27 pct. til elektrificering og 24 pct. til modernisering af stationære anlæg.

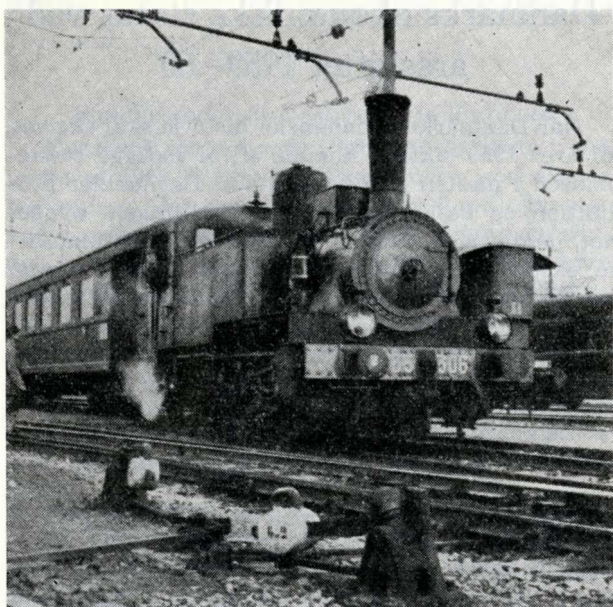
Under sammenslutningens møder i Rom søgte man at klarlægge de individuelle jernbane-budgetter og undgå omsvøb, der på den ene side ville hindre en nøjagtig vurdering af administrationernes krav og som også kunne være medvirkende til at bringe uklarhed i banernes reorganiseringsplaner. Man lagde vægt på at adskille primære og sekundære funktioner – med andre ord at give jernbanerne hvad deres er og overlade mindre væsentlige funktioner til underordnede administrationer.

Dette standpunkt har allerede båret frugt i Italien og Østrig, hvor man først søgte det gennemført, – men lad os nu prøve at se, hvad et af de implicerede lande har gjort for effektivt at modernisere jernbanenettet i Europa.

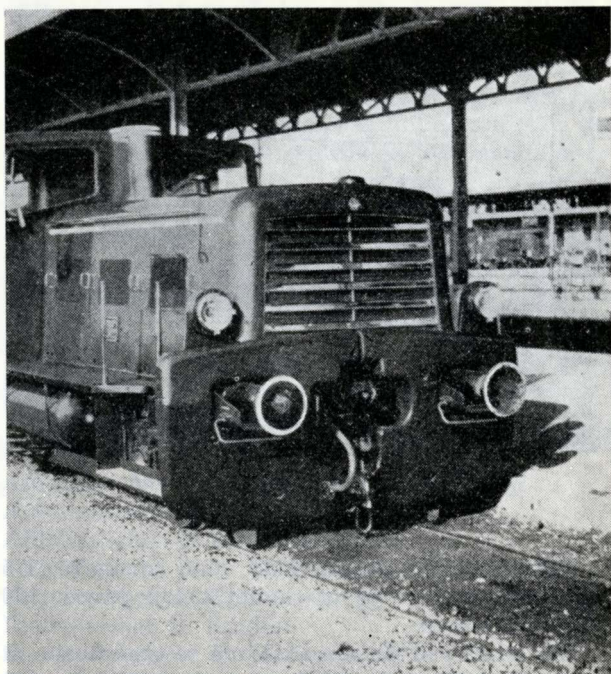
I Italien har man lavet en fem-års-plan af stor rækkevidde – når den sammenholdes med hvad der allerede er gennemført indenfor visse dele af jernbane-administrationen, vil det resultere i fremskridt, der ikke kun har relation til indkøb af rullende materiel, men som vil kunne mærkes i bedre betjening og bedre service med særligt henblik på Italiens mange turister.

Men lad os begynde med det rullende materiel. I 1956 var det sidste officielle tal 7 958 passagervogne – deraf 182 bygget samme år og 64 ombyggede. Ialt råder passagertogene over 610 000 siddepladser. I 1960 vil der være 76 000 flere pladser.

Bortset fra de vogne, der allerede er i ordre, vil man efter fem-års-planen være nødt til at anskaffe



- dengang

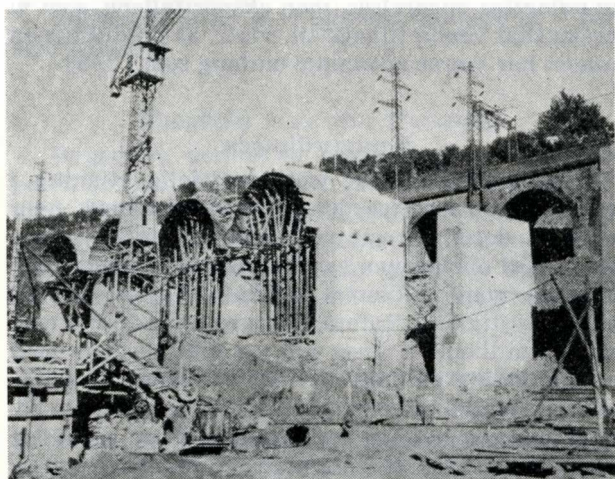


- og nu i Italien

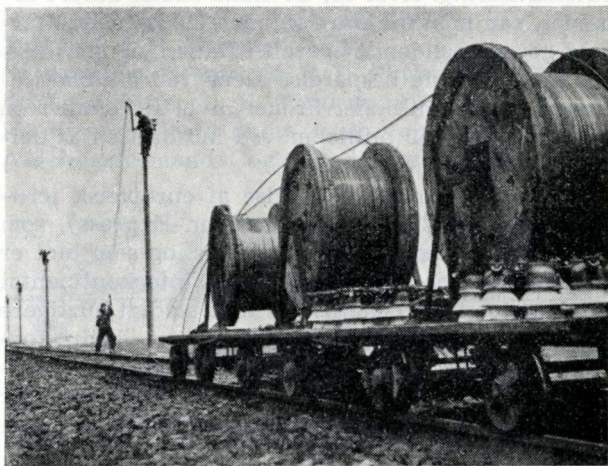
39 par elektriske skinnebusser med tilhørende vogne - ialt 6 500 pladser. Dertil kommer 80 par dieseldrevne skinnebusser med vogne - ialt 10 400 pladser og endelig 150 vogne med 10 850 pladser. Omkostningerne herved anslås at blive 135 millioner kroner. Endvidere er der forudsat elektrificering af mange strækninger - bl.a. Messina-Catania, Ancona-Pescara og en del mindre vigtige strækninger. Også ændring af 3-faset strøm vil blive gennemført på strækningen Genua-Alessandria-Voghera - og alle disse arbejder vil betyde en ordre på 193 lokomotiver hos de italienske maskinfabrikker - de finansielle arrangementer er truffet for 20 maskiner ad gangen. Alle disse nyanskaffelser gælder kun persontrafikken - man har bestilt 43 lokomotiver yderligere til godstrafikken.

Det der måske vil interessere allermest er, at man søger en yderligere udnyttelse af diesel-elek-

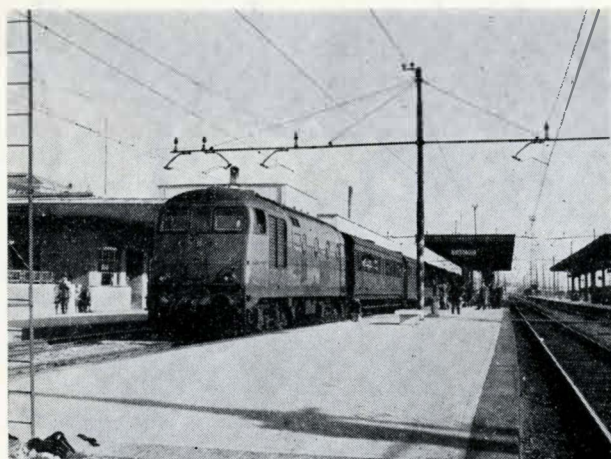
triske lokomotiver. Disse vil blive anvendt i den sydlige del af landet over en strækning på op imod 1300 km. (Bari-Lecce, Barri-Metaponto-Reggio Calabria og Battipaglia-Brindisi). Man har sat 85 stk. 1300-1500 hk dieselelektriske lokomotiver i arbejde og 40 stk. 900-1000 hk. Heraf leveres de 25 stk. i første omgang. Man regner med en gennemsnitspris på 1,2 millioner kroner pr. stk. - og så er der desuden et stort behov for nye rangerlokomotiver. Overalt hvor gods- og passagervogne skal fra- eller tilkobles, er der et stort mekanisk arbejde, der skal udføres - rangerlokomotivet er lige så uundværligt som de andre. Om få år vil man også i Italien kun have mindet tilbage om de gammeldags damplokomotiver til rangerbrug - kendt af børn over hele jorden som »tepotter«. De må vige pladsen for de mere uromantiske, men betydeligt mere formålstjenlige dieselmaskiner.



- der bygges



- og elektrificeres i Italien



Dieselelektrisk lokomotiv D 341

Efter fem-års-planen skal man anskaffe 275 rangerlokomotiver til et samlet beløb på ca. 120 millioner kroner.

Når vi er ved de store tal, må vi også huske at nævne de 1460 millioner kroner, der skal ofres på faste anlæg. 300 millioner kroner skal benyttes til at anlægge dobbeltspor, hvor der kun findes enkelt – bl.a. på strækningen Genua–La Spezia og flere steder i Syditalien. Et stort beløb vil gå til fornyelse af sporene på strækningen fra Milano til Villa San Giovanni og til linien langs det tyrrenske hav (Middelhavet). Signaltjenesten vil også tegne sig for anselige beløb til moderniseringer og nyanskaffelser (180 millioner kroner) – og restbeløbet vil blive brugt til udvidelser af mange stationer i landets sydlige del.

Dette er således en plan, der vil hjælpe de italienske statsbaner på højde med tidligere tiders traditioner – og fremfor alt vil den have betydning for de egne, hvor jernbanen stadig er den vigtigste forudsætning for velstand og handelsmæssigt samkvem med omverdenen.

I dag er det vel klart for alle, hvad ikke alene de italienske jernbaner, men baner over hele Europa har sat i sving i årene siden krigen.

Man bør måske nævne central-trafiktårnet i Bologna – og det i Neapel – som prototypen på automatisering. Hvor før 84 mand skulle udføre arbejdet, kan man nu klare sig med 29. Lignende forhold gør sig gældende overalt i Italien, og man regner med en årlig besparelse alene ved automatiseringen på 500 millioner kroner, hvortil kommer en besparelse på 250 millioner ved indførelsen af delvis diesel-elektrisk drift.

En anden direkte fornyelse af europæisk jernbanedrift er TEE (Trans-European-Express), som har været en stor publikumssucces, og som blot er en forløber for en endnu bedre interkontinental jernbaneforståelse. Man stiler mod stadigt hurtigere og bedre forbindelser mellem landene – bedre forbindelse og bedre forståelse mellem menneskene – mellem landenes industrier, bedre muligheder for handelssamkvem, og vi skylder i første række jernbanerne tak for initiativet.

Jørgen Petersen.

Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1959–60

Når Danmarks økonomiske historie skal skrives, vil året 1959 sikkert komme til at indtage førstepladsen i næsten alle henseender. Det gælder produktion og beskæftigelse, valutastillingen, byggeriet, landbruget (bortset fra tørken), statsfinanserne, eksporten og detailomsætningen. På alle fronter kan der meldes fremgang, flere steder endog kulmination. Vi vil ikke her beskæftige os ret meget med årsagerne til denne højkonjunktur, men mere med realiteterne i det omfang, de indtil nu er opgjort i tal.

Produktion og beskæftigelse

Da produktionen og dermed beskæftigelsen er grundlaget for hele den økonomiske stilling, vil vi begynde med at konstatere, at *industriproduktionen*, som i 1958 kun viste ringe fremgang, i løbet af de tre første kvartaler af 1959 viste en fremgang på ca. 7 pct (i 3. kvartal alene på 9 pct.). Stigningen har navnlig fundet sted inden for jern og metal, tekstil, næringsmiddelindustrien og i automobilfabrikkerne. Indekstallet for industriproduktionen, som i de første 3 kvartaler af 1958 var henholdsvis 109, 111, 101, var i 1959 henholdsvis 114, 121, 110.

Beskæftigelsen viser en tilsvarende opgang. Målt i arbejdstimer har den ligget ct. 6 pct. højere end i 1958. Antallet af *arbejdsløse* var i oktober 1959 25 100 (3,5 pct. mod 5,2 pct. i 1958). *Arbejdsledsprocenten* var i 1958 og 1959 (de første 10 mdr.) som følger:

1958: 17,2, 16,6, 16,9, 11,8, 6,8, 4,2, 4,5, 4,9, 4,8, 5,2, 6,2, 12,0.

1959: 13,7, 12,5, 8,9, 6,5, 3,1, 2,6, 2,6, 2,6, 3,1, 3,5, -, -.

Som man vil se har arbejdsledsheden kun andraget omkring halvdelen af omfanget i 1958. Antallet af arbejdsledshedsforsikrede steg fra ca. 710 000 til 720 000 ved 4. kvartals begyndelse i henholdsvis 1958 og 1959. Arbejdsmarkedet har ikke alene kunnet opsyge tilgangen af arbejdskraft, men samtidig kunnet nedbringe ledigheden.

Om *landbrugsproduktionen* foreligger endnu ikke nøjagtige opgørelser, men eksporttallene, som vi straks skal vende tilbage til, viser, at produktionen mindst har været af samme omfang som i 1958.

Valutastillingen

Valutabeholdningen viste betydelig stigning i hele året, bortset fra den allersidste måned, hvor der pr. 1. december var en nedgang på ca. 38 millioner. I maj måned var ganske vist en lignende lille nedgang, som imidlertid straks udlignedes af en betydelig stigning. Valutastillingen forbedredes med ca. 500 millioner i årets løb, og året sluttede med en beholdning på omtrent 1600 millioner i valutakassen. Forskellige omstændigheder kunne tyde på, at stigningen nu har kulmineret. (I de to sidste kvartaler af 1957 steg valutabeholdningen med ca. 500 mill. kr., og i løbet af 1958 med ca. 600 mill. kr.)

Beholdningen var ved begyndelsen af 1959 godt 1100 mill. kr.).

Handelsunderskud på ca. 1 milliard kr.

Danmark importerede i løbet af de første ti måneder af 1959 for ca. 1 milliard mere, end eksporten androg. Det var rundt regnet 500 mill. kr. mere end den tilsvarende periode i 1958. Stigningen skyldes i høj grad import af maskiner og motorkøretøjer samt korn, foderstoffer og gødningsprodukter. I de 3 første kvartaler af 1958 importerede Danmark for 6842 mill. kr. og eksporterede for 6319 mill. kr. I de tilsvarende kvartaler i 1959 var tallene henholdsvis 7828 og 6800. Eksportindtægterne er jo ikke landets eneste indtjening af fremmed valuta. Skibsfarten og turismen spiller en betydelig rolle.

Landbruget, som mange steder led betydelig skade under tørken, har kunnet glæde sig ved særlig gode smørpriser i slutningen af 1959. Alene i september var smørprisen 1,60 kr. højere end i september 1958 (på det engelske marked), nemlig kr. 7,67 mod 5,07. – Den samlede landbrugseksport indbragte i de 3 første kvartaler 270 mill. kr. mere end i 1958, og heraf 190 mill. kr. alene i 3. kvartal 1959. Den lave rodfrugt- og græsfoderhøst vil dog bevirke, at importen af foderstoffer vil gå i vejret. – Stigningen i *industrieksporten* var noget mindre end for landbrugets vedkommende. Stigningen var dog meget betydelig i 3. kvartal (170 mill. kr. mere end i samme kvartal 1958).

Pristallet steg

Detailpristallet, der næsten var uforandret i hele 1957, steg som bekendt 6 points i 1958 (fra 432 til 438) og viste samme stigning i 1959 (fra 442 i januar til 448 i oktober). Stigningen faldt dog udelukkende på oktober-tallet. Det lønregulerende pristal var i årene 1957, 1958 og 1959 som følger:

	1957:	1958:	1959:
1. kvartal	427	432	442
2. »	422	433	443
3. »	431	434	442
4. »	429	438	448

Engrospristallet lå – ligesom tidligere år – næsten uændret.

Byggeriet viste stor fremgang

Byggeriet, der er en nøgleindustri, steg ca. 20 pct. i forhold til 1957 og 1958. I midten af 1959 blev det samlede nybyggeri opgjort til 4,5 mill. m² mod 3,7 mill. m² i 1958. De senere tal viser en yderligere stigning. Der kan derfor også i de kommende måneder regnes med byggeri på et højt niveau.

Statsfinanserne viser stort overskud

Statsregnskabet for 1958–59 sluttede med et overskud på 654 mill. kr. Indtægterne var 5,879 mill. kr. og udgifterne 5,225 mill. kr. – På finansloven var der regnet med henholdsvis 5.878 og 5.291

mill. kr. – Det anslåede overskud (587 mill. kr.) forbedredes altså med 67 mill. kr., hvilket hovedsagelig skyldtes statsbanernes mindre underskud.

Danmark indtræder altså i 1960 med fine ressourcer, som der muligvis også bliver brug for ved omlægningen af handelspolitikken og landets optagelse i »de 7«.

S.

Samarbejdsudvalgene

Udvalgenes sammensætning for den nye valgperiode.

Hovedudvalget

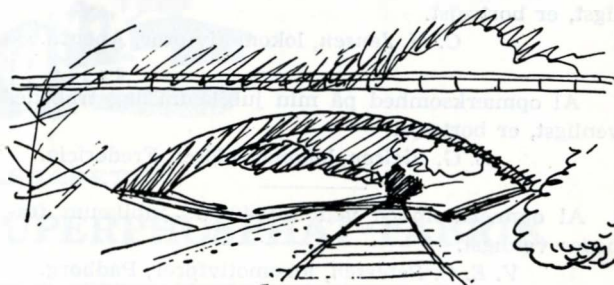
Generaldirektør P. E. N. Skov (formand).
Afdelingschef C. C. Hedegaard Christensen.
Afdelingschef N. C. D. Johnsen.
Afdelingschef L. Buus-Pedersen.
Afdelingschef S. C. C. Thorning Christensen.
Distriktschef A. Kristensen og
Distriktschef S. Haldbo.
Forretningsfører P. Madsen, DJF
Sekretær E. Rasmussen, DJF
Overtrafikassistent E. Svendsen, Jbf.
Lokomotivfører E. Greve Petersen, DLF.
Håndværker Hj. Jensen, Fællesorg. DSB.
Forretningsfører Jul. Nielsen, DASF
Kontorfunktionær K. Secher, HK.

1. distrikts samarbejdsudvalg

Distriktschef A. Kristensen (formand).
Overtrafikinspektør A. J. P. Aarkrog.
Overbaneingeniør E. Thybo.
Overmaskiningeniør E. Hansen og
Oversignalingeniør G. J. Grønæk.
Trafikekspedient B. L. T. Anæs, DJF.
Lokomotivfører K. B. Knudsen, DLF.
Håndværker Leif Lantov, Fællesorg. DSB.
Afdelingsformand P. Kjeldsen Laursen, DASF.

2. distrikts samarbejdsudvalg

Distriktschef S. Haldbo (formand).
Overtrafikinspektør N. V. J. Holst.
Overbaneingeniør S. Due.
Overmaskiningeniør A. S. Vogel.
Oversignalingeniør K. V. V. Mathiesen.
Togfører J. P. Pedersen, DJF.
Overkontorassistent frk. R. L. Christensen, Jbf.
Lokomotivfører E. E. Tandrup, DLF.
Håndværker P. H. Lamp, Fællesorg. DSB.
Afdelingsformand Carlo Andersen, DASF.





Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes (er bortrejst).

H. H. D. Hansen, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst (er bortrejst).

Jac. Pedersen, lokomotivfører Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst (er bortrejst).

S. S. Nielsen, lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

C. M. Clausen, lokomotivfører, Århus.

I anledning af mit jubilæum frabedes venligst al opmærksomhed.

F. O. Holleufer, lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes.

K. S. Rasmussen, lokomotivfører, Esbjerg.

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

J. Johansen, lokomotivfører, Odense.

Opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit jubilæum.

H. V. L. Hansen, lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. C. Laursen, lokomotivfører, Struer.

I anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst al opmærksomhed.

A. Meier Mortensen, lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

G. Steffensen, lokomotivfører Tønder.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

C. M. Jensen, lokomotivfører, Åbenrå.

Al opmærksomhed på min jubilæumsdag frabedes venligst, er bortrejst.

L. G. Nielsen, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

V. E. C. Petersen, lokomotivfører, Padborg.

Forfremmelse til lokomotivfører (12. ukl) pr. 1/1-60.

Lokomotivfyrbøderne:

- L. B. Bjørnsten, Gedser, i København Gb.
- J. P. Jensen, Århus, i Helsingør.
- C. K. Oechsler, Fredericia, i Korsør.
- P. G. Pedersen, Ålborg, i København Gb.
- J. F. Jensen, Kalundborg, i København Gb.
- O. K. Junker, Fredericia, i København Gb.
- K. Petersen (Singer), Fredericia, i København Gb.
- B. K. Tagesen, Århus, i København Gb.
- U. Jensen, Roskilde, i København Gb.
- P. H. Thuesen, Tønder, i København Gb.
- V. K. Andersen, Struer, i København Gb.
- S. Thomsen, Århus, i København Gb.

Motorførere:

- K. E. Jensen (Bjergby), København Gb, i København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1/1-60.

Lokomotivførerne (12. ukl):

- N. T. Lajer, Langå, til Århus.
- H. Rasmussen (Sinding), Horsens, til Århus.
- C. V. Sørensen, København Gb., til Esbjerg.
- P. A. Andersen, København Gb., til Esbjerg.
- T. E. Tudborg, København Gb., til Esbjerg.
- W. Hansen, Helsingør, til Esbjerg.
- S. A. O. Bigum, Helsingør, til Herning.
- A. Vinding, Kalundborg, til Langå.
- I. Bjørnaa, København Gb., til Horsens.
- L. J. Hansen, København Gb., til Korsør.
- I. J. Jensen, København Gb., til Kalundborg.

Overgået til stilling som lokomotivfyrbøder pr. 1/12-59.

Lokomotivfører (12. ukl.):

- H. M. Antonsen, Struer, i Struer.

Afsked.

Lokomotivfører (15. ukl.):

- O. R. Vedam, Helsingør, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (29/2-60).
- Lokomotivfører (12. ukl.):
- H. E. H. Kruse, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (29/2-60).

Dødsfald

Lokomotivfører (12. ukl.):

- J. P. O. Jørgensen, Tønder, er afgået ved døden den 13/12-59.

NYE ADRESSER

Padborg: Formand, lokomotivfører H. Ørnstrøm, Haraldsdalsvej 2, kasserer, lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7, 2.

Lokomotivførerunderafdeling:

Lunderskov: Repræsentantens adr. rettes til: »Hegnso«, Lunderskov.

Lokomotivførerafdeling:

Tønder: Formandens navn og adr. rettes til: J. P. Møller Jensen, Jernbanegade 16.



- en samling piber med godt ry!...

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



Fabrikeret af:
»Finest old Corsica Briar«

Vejledende udsalgspris kr. 22,50 og 18.00

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

FREDERICIA

Ekvipér Dem i

LONDON-MAGASINET
FREDERICIA

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

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

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

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

STRUER

Valdbjørns KØRESKOLE
Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen
Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvogskort 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

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

^/s Struer Kulimport
Telf. 777

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

^/s Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443



Regnfrakker

»**Rørvig Sommerhus Service**« tilbyder

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

PHILIP W. HEYMAN ^/s
KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehuset



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

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



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalfløjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468



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

CAFE VESTER Vestergade 69 . Tlf. 30214
Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN
som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



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



D. A. Paludan

Clemensbro . Aarhus . Tlf. 20944
Moderne Kvalitetsbriller

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

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

Marie Christensens Konditori

Bispetorvet . Aarhus

Tesalonen Telefon 23023

Butikken Telefon 21933



VOGNFABRIKKEN **SCANDIA A/S**
RANDERS

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-KNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

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

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG
Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg
Telf. Raklev 43

NYBORG

Nyborg Ligkistemagasin
K. Jacobsen. Snedkermester
Besøger alt vedr. Begravelse
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.
v/ Slottet . Tlf. 171

NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI
Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

A/s C. F. Schalburg
VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. juni 1817

N. URBAN SØRENSEN
SLAGTER
Aldt 1. Kl. Vær
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Windsor Nørregade 20
Telf. 1811
Herre- og Drengeskivpering

Centralværkstedernes Marketenderi

Da Marketenderierne i Cen-
tralværkstedet og Remiserne
drives af Fællesorganisation
D. S. B. og Dansk Lokomotiv-
mandsforening, anbefaler vi
Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget

NØRREGADES KIOSK

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

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

C. Knackstedt Tlf. Nyborg 550
Spec.: Kranse, Buketter, Plan-
ter og Potte-Kultur. Direkte salg
fra Drivhus. Ingen Butiksleje -
derfor billigste Priser.

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

★ **STRUER . Tlf. 119**

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder
Nørregade 7, København K

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

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