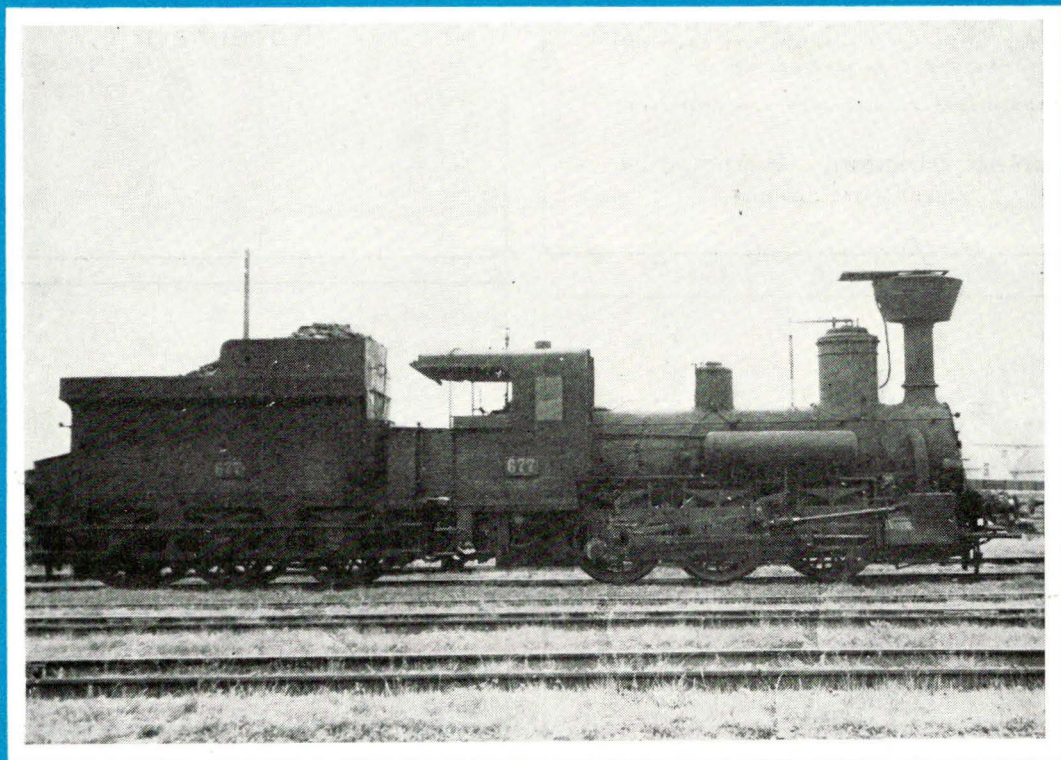


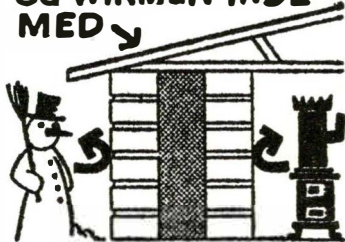
# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 12 . 20. JUNI 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

## Kartoffelmelscentralen

A. m. b. A.



Vesterbrogade 6 D

København V.

## Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER

*Alt i Betonvarer*

Ny, moderne

**RIMAS**

Betonrørsvibrationspresser

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

Karup 222



Spunsplanker i alle længder

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378

*Restaurant*

## V A R N A

*Aarhus*

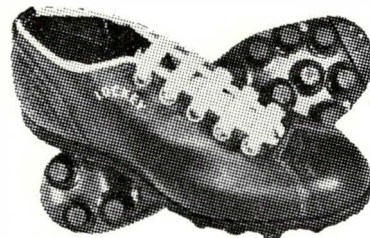
Koncert

Dansemusik

Søndag: Matini kl. 16

Telefon Aarhus 40400

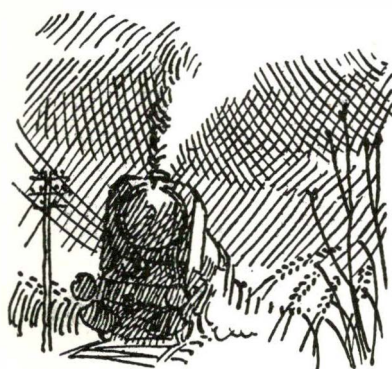
**LOCKEY - Milano**



Jernbanepersonalet anbefales

## BANEGAARDSRESTAURATIONEN

Esbjerg - Telefon 681



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 12 - 60. ÅRGANG

20. JUNI 1960



### Indhold:

Ændring tiltrængt .....	179
Der kan bygges billigere .....	181
Blomster som industri- og gods- objekt .....	182
Glimt fra en Østrigstur .....	184
Fra medlemskredsen - Tjeneste- fordeling - Møder general- direktør P. Knutzen .....	187
Landsoplysningsudvalget - Sig- nalarrangementet - Årets op- lysningsarbejde .....	188
Kongres i Dansk Lokomotiv- mands-Forbund .....	189
Under DLF .....	190
Personalialia .....	190
Nye adresser .....	190

### Forsidebillede:

Graz-Köflach-banernes godstogslo-  
komotiv nr. 677 fra 1867.

Foto »Dan«



### 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.

## Ændring tiltrængt

Med de stærke organisationsdannelser i vort land er det egentlig overraskende, at der i de seneste år er forekommet så mange arbejdsstandsninger på det private arbejdsmarked. Man måtte naturligt regne med, at de af organisationerne gennem deres valgte tillidsmænd tilkæmpede overenskomstresultater ville blive efterlevet, indtil nye overenskomster efter gamles udløb blev indgået. Der har imidlertid i en lang række tilfælde været etableret ulovlige arbejdsstandsninger, som ikke nåede et med standsningen tilsigtet resultat, men der må bag disses aktioner ligge mere end blot specielle kredses interesse i at skabe evig uro på arbejdspladserne. Når man blandt, for den overvejende dels vedkommende, ansvarsbevidste arbejdere så hyppigt tilside-sætter arbejdsretslige regler, må der være forhold, som ikke er fulgt med udviklingen. Man er utilfreds med løn- eller arbejdsforhold. Det er dog ikke blot i privaterhvervet, man er utilfredse. Også inden for statsvirksomheder møder man utilfredshed med løn- og arbejdsforhold. Og på disse felter har tjenestemændene ikke samme muligheder som privaterhvervenes løntagere for at følge udviklingen op. Generelt for tjenestemænd er, at kriteriet for mere løn og mindre arbejdstid er i nøje afhængighed af, hvad og hvornår der opnås noget på det private arbejdsmarked. Vi fik i 1958 en forbedret lønningslov og til næste år - tre år efter en arbejdstidsnedsættelse for hovedparten af løntagere - står tjenestemændene endelig med udsigt til at få en lignende nedsættelse.

Utålmodigt afventer vi en betænkning fra det udvalg, som sidder og udarbejder nye tjenestetidsregler. Ikke blot de generelle regler, som nok har sin væsentlige betydning, men også de vigtige underbestemmelser og afvigelser for specielle arbejdsområder som f.eks. lokomotivmændenes.

Med tidens mere og mere forcerede tempo har netop lokomotivmanden anledning til at understrege betydningen i hensynet til sit krævende arbejde. Her må gælde specielle hensyn på tværs af den forenkling af tjenestetidsreglerne, nogle kunne ønske sig, en forenkling som sigter på ensartede regler uden hensyn til arbejdsfelt. Man kan ikke slå alle i samme hartkorn, der må afvejning til efter arbejdets art.

De nyligt overståede forhandlinger om kørselsfordelinger har været præget af bitterhed fra lokomotivpersonalets side. Fra administrationens side kan man mærke en hårdnakket bestræbelse på at stramme kørselsfordelingerne til det maksimale, og dette ansføres formentlig af arbejdstidsnedsættelsen, som påregnes gennemført med virkning fra 1. april 1961.

Det er naturligvis ikke muligt efter tjenestens karakter at lave vore kørselsfordelinger efter en regel, som for den, der har 8 daglige timer i treskiftet vagt. Med så forskellig længde og så varierede mødetider som lokomotivpersonalet har, bliver en tur helt anderledes. På denne baggrund bliver det således langt vigtigere at sørge for, at turdagernes placering giver en tjeneste med jævn fordeling over kørselsfordelingens periode end at bestræbe sig på at bringe tjenestetiden ned.

Dette har vore tillidsmænd øjnene åbne for, men det lykkes

## Britiske jernbanemænd underbetales

Jernbanerne ovre på de britiske øer har de senere år haft vanskeligt ved at skaffe personale på grund af for lave lønninger set i forhold til, hvad arbejderne tjener i andre industrier.

Også store grupper af de nuværende ansatte, som for de flestes vedkommende har arbejdet en årrække ved banerne, er meget utilfredse med lønningerne, og det er ingen hemmelighed, at situationen tilspidses.

Problemet har været fremme adskillige gange i parlamentet, og selve hendes majestæt dronningens premierminister MacMillan måtte i april måned frem på arenaen for at besvare spørgsmål fra oppositionen, som stærkt beklagede regeringens passivitet og tilsyneladende ligegyldighed over for dette forhold.

Fra oppositionens side kunne man med klare tal bevise, at jernbanemændene blev underbetalt, og det var urimeligt, at der kun var talt om, at jernbanernes tekniske materiale skulle moderniseres, medens der var fuldkommen tavshed om forbedring af personalets vilkår på det lønmæssige område.

Som afslutning på debatten lovede premierministeren regeringens medvirken til lønproblemet's løsning snarest muligt, men han pegede på, at det var landets borgere, der måtte betale, idet jernbanerne havde budgetteret et underskud for året 1960 på ikke mindre end 80 millioner pund (1600 mill. kroner).

Denne debat i parlamentet gav forøvrigt anledning til en pressepolemik i de engelske blade, og et af disse gav udtryk for, at ledelsen af de britiske baner burde udskiftes og erstattes med erfarne industriledere, som ikke tidligere havde beskæftiget sig med jernbanedrift.

## Englands hurtigste tog

Eksprestoget »The Bristolian«, der kører fra Paddington station i London til Bristol på hundrede minutter og med en gennemsnitfart af 113 km/t, er Englands hurtigste tog. Toget har kørt denne strækning i 25 år, og farten er stadig blevet sat i vejret.

ikke i alle tilfælde at få ændret distrikternes turforslag, når man mener turens struktur så kantet, at det nærmer sig inhumanitet.

Det er blevet almindeligt med ophold nær det minimale både hjemme og ude, så der ikke bliver nogen ordentlig periode til at koble fra i. Men at argumentere for en tjenestefordeling, der tager hensyn til dette og at understrege det enerverende ved tjenesten, er som at hamre næven i en dyne. Hvis der overhovedet er forståelse for den slags problemer blandt administrationsrepræsentanter, så kommer den ikke til udtryk. Tværtimod præsenteres vi stadig for ændringer, der yderligere uddyber den misstemning, der breder sig blandt lokomotivpersonalet, som aner, hvad stramningen af kørselsfordelingerne betyder. Den tenderer, som allerede nævnt, mod en neutralisering af arbejdstidsnedsættelsen.

Tjenestetidens afgrænsning den enkelte dag betyder mindre stillet i relation til den arbejdstidsnedsættelse, som kan forventes. En halv time den enkelte dag gør mindre til sagen; men sådanne ting som tjenestefrit ophold, aftenfrihed, nattemetal og tjeneste, der ikke honoreres med fuld tjeneste, f.eks. passagerrejse, er noget, som trænger sig på.

Det tjenestefrie ophold må i hvert fald mindst være af et omfang som minimalt gældende for privaterhverv, medens nattemetallet må begrænses. Der forekommer op til 90 natteminutter på en måned, og disse timer beregnes som bekendt inden for tidsrummet kl. 21-6. Men der ligger mange andre »mørketimer«, som man ikke kompenseres for. En begrænsning er nødvendig af et psykisk hensyn til manden bag førerruden, såfremt man vil sikre sig hans fulde reaktionsevne. Vi præsenteres for en kørselsfordeling, der på 18 dage har 8 aftenfriheder og heraf 2, hvor man skal op til tjeneste om natten før en vis én får sko på. Det skal nok tage arbejdsglæden fra personalet at køre i sådan en tur året rundt. Denne tunge fordeling af ulemper har også i høj grad sin årsag i den omstændighed – noget vi tidligere har peget på – at maskinen sættes før mennesket.

Det kan ikke vedblive med stramning af kørselsfordelingerne. De forhold, der på denne måde bydes personalet, ville for længst have ført til arbejdsstandsning på det private arbejdsmarked, og staten kan derfor være glad ved, at dens tjenere loyalt overholder spillets regler, selv om det er med en bitter smag i munden.

Mon der i de kredse, som procederer for ophævelse af tjenestemandsbegrebet, er tilstrækkelig forståelse for den risiko, der gennem mere eller mindre omfattende arbejdsstandsninger kan fås ved ændring af dette begreb.

Vi kan levende forestille os lokomotivpersonalets stilling til problemernes løsning, problemer som nævnt, ved en ændret tjenestemandsstatus.

Man må ikke gå i den vildfarelse, at vi sympatiserer med ulovlige arbejdsstandsninger. Der er indgået overenskomster, som bør overholdes; men vi kan godt forstå, at disse er reaktionen på opsummering af daglige irritationsmomenter. Samarbejdsviljen – eller samarbejdsånden om man vil – er et underudviklet problem på alt for mange arbejdspladser. Også statsbanernes.

# Der kan bygges billigere

275 kr. i månedlig husleje

39 kr. i leje pr. kvadratmeter, kan der bygges for! Det giver ikke nogen lav leje. I forhold til en almindelig indtægt er 275 kr. i månedlig husleje for en god familiebolig i overkanten af, hvad der er muligt, men dog intet i sammenligning med det huslejeniveau, der tilsyneladende skal til at være »normalt«.

Fra en middelstor provinsby foreligger ganske interessante tal, der kan tjene til at anskueliggøre urimeligheden i de fantastiske højder, det private spekulationsbyggeri har presset huslejen op i. Samtidig kan tallene illustrere, at det kooperative byggeri er i stand til at bringe priserne væsentlig ned.

Et socialt boligselskab har anmodet om kommunegaranti for at opnå 3. prioritetslån op til 94 pct. af udgifterne. Såfremt boligselskabet kunne opnå denne og dermed et langvarigt 3. prioritetslån, kunne en god familiebolig på 85 kvadratmeter bestående af 2 værelser og 2 kamre udlejes for ca. 39 kr. pr. kvadratmeter, d.v.s. 275 kr. i månedlig husleje, medens den almindeligste lejlighedstype i komplekset, 2 værelser og 1 kammer (ialt 74 kvadratmeter) nåede en pris på 41 kr. pr. kvadratmeter. Som altid er kvadratmeterprisen større jo mindre lejligheden er, og derfor nåede prisen på den mindste lejlighed på 46 kvadratmeter (1 værelse og 1 kammer) op på 46 kr.

## Huslejeforskel på 50-100 kr.

Kommunen sammenlignede med privat byggeri, der ikke alene havde fået den kommunale garanti, som det kooperative boligselskab søgte, men yderligere havde fået driftstilskud til billiggørelse af lejen. I dette ikke-almennyttige byggeri var kvadratmeterprisen kun i ét tilfælde mindre end den højeste pris i boligselskabets byggeri – og i det tilfælde var bygherren en kooperativ virksomhed – medens lejen i de øvrige private bygherrers ejendomme var fra 48-54 kr. Til trods for, at det kooperative boligselskab ikke skulle have driftstilskud, ville lejen pr. kvadratmeter altså blive 7-15 kr. mindre end tilsvarende lejligheder, bygget af private bygherrer, d.v.s. en huslejedifference på 50-100 kr. pr. måned.

I kommunens sammenligning fremdrog man også byggeri, der var gennemført helt uden garanti og driftstilskud. Derved blev prisforskellen naturligvis ikke mindre tydelig. I dette byggeri koster en 4 værelses lejlighed 54 kr. pr. kvadratmeter, d.v.s. ca. 100 kr. mere i månedlig husleje end i boligselskabet, og for 2 værelser må lejerne betale 60 kr. pr. kvadratmeter, d.v.s. ca. 300 kr. i månedlig husleje, altså 25 kr. mere end den gode familiebolig koster i boligselskabet og 85 kr. mere pr. måned, end den tilsvarende 2 værelses lejlighed i boligselskabet.

Det er slet ikke fantastisk store beløb. – Tværtimod bør man for at give et sandt billede sige, at det private byggeri, sammenligningen er foretaget med, er færdiggjort byggeri der er væsentligt bil-

ligere, end en stor part af det byggeri, der er blomstret op de sidste måneder.

## Små lejligheder – store priser.

Til trods for, at det her omtalte byggeri er billigere end størsteparten af det øvrige private byggeri, er det givet, at kun få kan betale ca. 375 kr. om måneden i husleje. For at sikre udlejning, må den månedlige husleje bringes ned og det kan – når man ikke vil nedsætte kvadratmeterprisen – kun ske ved at gøre lejligheden mindre, hvorved vi får det overvældende byggeri af 1- og 2-værelses lejligheder.

## Det er ikke arbejdslønnen.

Det er taknemmeligt i diskussionen om byggepriser fra borgelig side at tilskrive dette den noksom omtalte lønglidning. En påstand, der dog eftertrykkeligt er tilbagevist af såvel tidsskriftet »Byggeindustrien« som af LO's formand Eiler Jensen med henvisning til, at Arbejdsgiverforeningens egen statistik for arbejds lønninger kun angiver en lønglidning på ca. 8 pct. En sådan lønglidning vil højst betyde en forøgelse af huslejen pr. kvadratmeter på 72 øre, og det er da ganske tydeligt, at forklaringen på den voldsomme stigning må søges andetsteds.

## Boligen er afgørende.

Fra alle sider erkendes boligen som noget ganske afgørende. Læger, psykologer, kriminologer og sociologer er rørende enige om at kunne henføre en række skavanker af legemlig og sjælelig karakter til dårlige boligforhold. Det gælder boligens placering i byplanen, og det gælder boligens størrelse og hygiejniske indretning. Familiens placering som et meget centralt led i samfundet kræver boliger af en størrelse, der giver familien mulighed for at leve som familie.

Ud fra sit sociale sigte er det naturligt, at de almenyttige boligselskaber specielt har stilet efter at tilfredsstille familiens behov.

Når op til 40 pct. af boligmassen består af 1- og 2-værelses lejligheder, er det nødvendigt, at byggeriet væsentligt koncentrerer om opførelse af større lejlighedstyper, og det almenyttige boligselskab har tilstræbt at opfylde denne forpligtelse. Bestræbelser, som hurtigt kan gøres nyttesløse af et hæmningsløst byggeri af smålejligheder.

## Spekulationens baggrund.

Mange års bolignød og forøgede muligheder for at betale huslejen som følge af de stigende indtægter, giver en baggrund for spekulation, men situationen kan ikke berettige til blot at give en række spekulanter frit slag til at udnytte situationen efter devisen »Har du penge, så kan du få – men har du ingen, så kan du gå«. I denne gamle børnesang er nedlagt det gode, gamle liberalistiske princip for varefordeling, gående ud på, at alt ordner sig, og

at efterspørgsel og udbud nok skal angive den »rigtige« pris, men hvilken pris og hvilke lejligheder? Liberaliseringens velsignelser er ført igenem til også at gælde på boligområdet i det forfængelige håb, at alle de formål, boligpolitikken hidtil har tilsigtet at opnå, nås bedst af det frie initiativ.

Det har sat et byggeri igang, som ikke kan betales af nogen lønmodtager, uanset hvor god viljen er.

Den situation er uholdbar. De kooperative boligselskaber og de kooperative byggefagsvirksomheder er i stand til at bygge langt billigere, end det byggeri, der har medført de nu herskende priser, og de er villige til at lade det offentlige kontrollere prisberegning og kvalitet.

### *Spilletts regler, men . . .*

På trods af viden om prisens rimelige højde i ligheder for at betale, overlades byggeriet til private bygherrer og disses bestræbelser for at opnå størst mulig gevinst.

Man kan næppe bebrejde de private bygherrer noget i den anledning. De følger spillets regler og søger at opnå den mulige gevinst blot under hensyn til at gældende lovgivning ikke overtrædes. Men uanset om man kan rette bebrejdelse mod de bygherrer, der griber chancen, må man erkende, at noget er galt.

I et kort glimt har liberalismen vist, at man er klar til for en øjeblikkelig gevinst at lade historien gentage sig.

*Villy Kortsen.*

## Blomster som industri og godsobjekt

Det er hverken Holland eller det nye dejlige blomsterland ved Vallø, der har givet ideen til denne artikel om blomster og jernbanetransport, men den kendsgerning at omkring 13.000 tons blomster hvert år beføres med jernbane i England. Uden at vide det mindste om det, vil jeg tro, at blomster figurerer langt nede på listen over jernbanegods her i landet, men for Englands vedkommende – nå ja, lad tallene tale for sig selv!

Ikke mindre end 10.000 ha land benyttes i England til industriel blomsterdyrkning – et areal der siden årene inden sidste krig er blevet næsten fordoblet. Langt den største del af dette område er friland, man regner kun med ca. 6 pct. i drivhus. Det er forbløffende, at man i England hver måned året rundt har store mængder afskårne blomster – den største efterspørgsel er i tiden december til april, og det hænger vel sammen med, at det er på denne årstid, man har mest brug for den moralske støtte, blomster giver (og at haveejere på denne tid ikke selv er i stand til at dyrke dem).

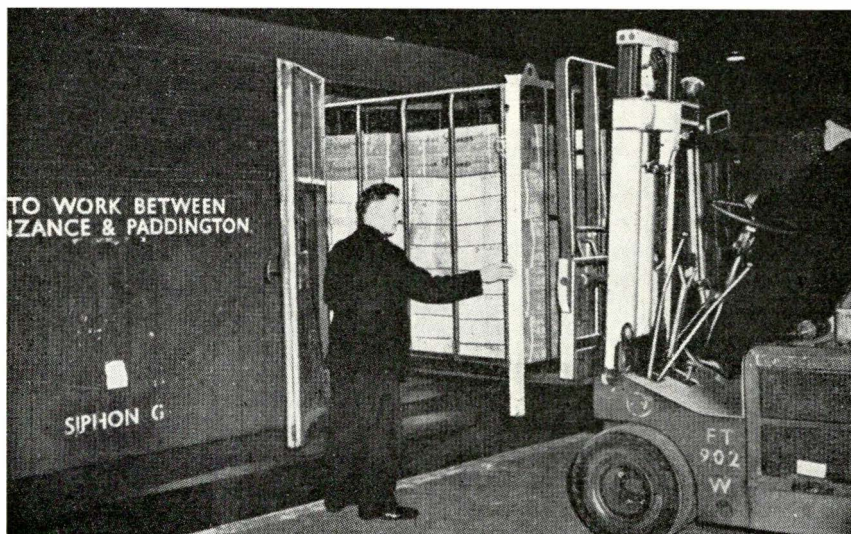
Dyrkningen er mere spredt end man skulle tro. De vigtigste områder er kanal-øerne, Cheddardalen og Lincolnshire. Herefter følger Cornwall og Scilly-øerne, medens det kun er forår og sommer,

man dyrker større mængder i Sussex, Kent, Hampshire, Buckinghamshire, Bedfordshire, Dorset, North Wales o.a. provinser. Selv fra den nordøstlige del af Skotland kommer om sommeren store mængder tulipaner, iris og påskeliljer. De britiske statsbaner transporterer årligt over 150 tons blomster alene fra dette distrikt – hovedsageligt til Edinburgh og Glasgow.

Blomsterne fra kanal-øerne begynder deres rejse fra St Peter Port på Guernsey og St. Helier på Jersey, og her træffes særlige forholdsregler for at sikre den hurtigst mulige afsendelse med forbindelse til de tidlige morgenmarkeder i London og provinsbyerne næste morgen.

De britiske statsbaners skibe mellem kanal-øerne og Southampton eller Weymouth er af forskellig størrelse. Den største kapacitet er fra 12.000 til 18.000 pakninger (24–36.000 kasser). Det absolutte maksimum blev nået fra Guernsey, hvor man på en enkelt dag klarede 36.178 kasser. Kanal-øernes blomstersæson er fra januar til maj, og højsæsonen er omkring slutningen af marts.

Så snart blomsterbådene ankommer til bestemmelsehavnene begynder losningen, og blomsterne sorteres hurtigt. Større forsendelser sendes med



*Blomsterkasserne losses i London.*

gennemgående vogne direkte til bestemmelsesstedet, medens mindre må omlades undervejs.

På Scilly-øerne, hvor halvtropiske blomster dyrkes på friland, er påskeliljer en specialitet. Den største del af produktionen går til London, og resten til South Wales. Der er kun én fragtbåd til rådighed for blomstertransport. Den har 4-5 ture om ugen for øerne til Penzance, og herfra sendes 75 pct. af ladningen direkte til London med jernbane.

Blomsterdyrkeren, der er specialist på sit felt, er ikke mindst interesseret i at transporten klapper i mindste detaljer, men det er transportpersonalet, der har den dobbelte opgave at behandle blomsterne med omhu – og med fart! Hvor der er tale om direkte transport fra havn til bestemmelsessted benytter man nu specielle forsendelses-containere med plads til 60 kasser i hver, men de må naturligvis returneres tomme til næste transport.

For at undgå mangel på specielle godsvogne til denne transportmetode, er der til stadighed indsat rigeligt materiel mellem ankomsthavnene og de vigtigste bestemmelsesstationer. Iøvrigt er man også begyndt at anvende kølevogne over længere strækninger i forbindelse med blomster og landbrugsprodukter.

Forsendelses-containerne sparer megen tid. De er forsynet med to hjul og lette at flytte fra jernbanevognen til lastbiler, der bringer dem direkte til modtageren – i London hovedsagelig Covent Garden.

Blomsterne rejser – naturligvis – med passagertog. For at give personalet på bestemmelsesstationen en idé om godsmængden, sendes telegrafisk besked i forvejen, så alt er klar til hurtig modtagelse og losning på stationen. Arbejdet foregår med gaffeltrucks for at spare tid, og jernbanerne sparer ingen anstrengelser for at få blomsterne ekspederet frem inden klokken 5,30 om morgenen.

I visse provinser – f.eks. East Anglia og Lincolnshire er transportproblemet et andet. Her findes hovedsageligt små producenter spredt over store områder, men for at forenkle tingene er mange frugtplantager ved at gå over til blomsterdyrkning. Man er klar over fordelene, men glemmer ikke vanskelighederne. Mr. David Black – en skotte – har dyrket blomster i East Anglia i over et kvart århundrede. Han er den største producent i distriktet, og har blomster på ca. 10 ha jord.

»Der vil altid være folk, der ønsker blomster – især kvinder. Den største del af min produktion går til Covent Garden i London, og resten sender jeg til provinsen og Skotland. Jernbanen giver den bedste transport over lange strækninger, selvom mine marker ligger mange kilometer fra den nærmeste station. En af de ting vi sætter størst pris på hos jernbanepersonalet, er den hurtige returnering af tom emballage«.



Hertil kan føjes, at klager over ødelagte sendinger eller for sen fremkomst er yderst sjældne.

I distriktet omkring Spalding i Lincolnshire er løgdyrkning blevet stor-industri. Spalding Løg Kompagniet er det største af selskaberne – det er grundlagt i 1921 af en hollænder, og det dækker knapt 1000 ha jord – heraf er ca. 8 ha drivhuse. Halvdelen af produktionen sendes med jernbane og den anden halvdel med lastbiler. Jernbanetransporten er den mest populære, fordi den er mindre sårbar end lastbilerne i tåget vejr, snevejr og glatte veje.

Hvert år arrangerer de britiske statsbaner kombinerede bil- og banerejser til området med købere fra hele England.

De britiske statsbaner er aktiv deltager i bestræbelserne for at danne sammenslutninger af blomster- og løgdyrkere, hvor disse er spredt over større områder. Man tilbyder mindre fragtrater for større samlede forsendelser til gavn for producenterne og til bedre udnyttelse af jernbanernes materiel.

Jørgen Petersen.

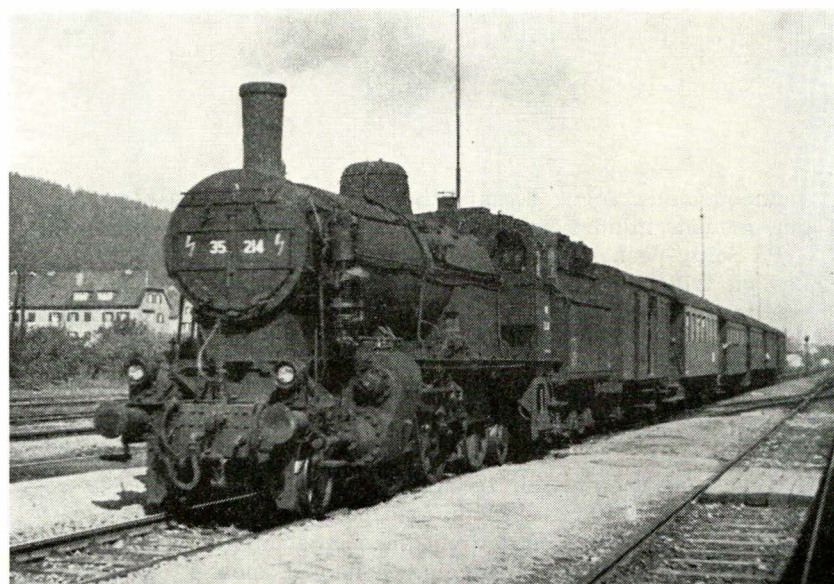


## Glimt fra en Østrigstur



Typisk østrigsk persontog, trukket af et IC1-koblet lok – fotograferet i Gleisdorf.

Foto »Dan«



Jeg foretog sidste år en rejse i Østrig og kunne tænke mig her at fortælle lidt om østrigske baner, både om de normalsporede og smalsporede samt om et par tandhjulsbaner.

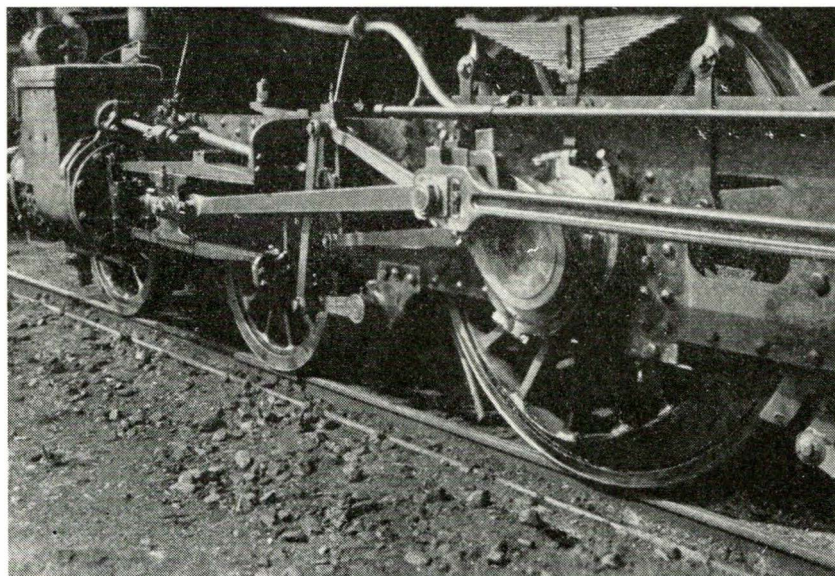
Vi ved jo alle, at Østrig er et ideelt turistland, derom kan vi jo bl.a. læse i en mængde brochurer; men hvad ved vi egentlig om de østrigske jernbaner – ikke meget – og det kunne vel nok interessere en del af dette blads læsere at høre lidt nærmere om disse.

En stor del af de østrigske hovedbaner er elektrificerede, og disse adskiller sig ikke væsentlig fra f.eks. tyske el-baner. For nylig er den berømte bane over Semmering-passet blevet elektrificeret, og selvom turen

derover i »gamle dage«, med skyder, forspandsmaskine o.s.v. var adskilligt mere jernbanemæssig interessant, så er jo selve udsigten fra kupevinduet den samme og vel nok en af de smukkeste, der findes.

På de dampdrevne linier ser man en del store og mindre lokomotiver, hvoraf mange er næsten magen til nogle af de tyske enhedslokomotiver. Af godstogslokomotiver ses således en mængde tyske krigslokomotiver svarende til vore litra N, hvoraf mange bag i tenderen har indrettet en togførerkupe! Typisk for østrigske lokomotiver er den flade 2-delte røgkammerdør, der bruges også på store maskiner og uvægerlig i vore øjne ser lidt antikveret ud. Et besøg i førerhuset på en af de største

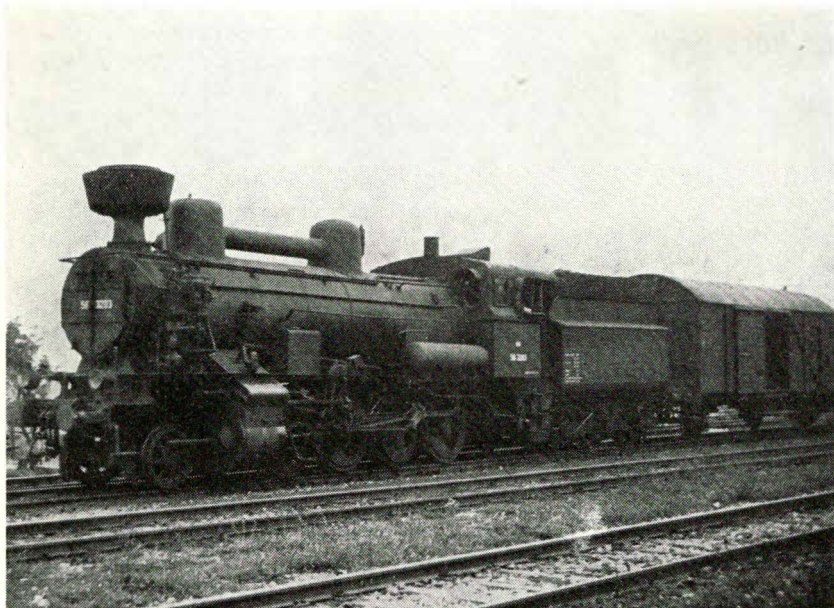
østrigske eksprestogsmaskiner med hjulstillingen 2D0, giver det indtryk, at arbejdsforholdene ikke er så gode som vore; meget er ubekvemt og uhensigtsmæssigt anbragt, og da denne maskine ligesom mange andre er udstyret med både vacuumbremse og trykluftbremse, kan der jo let blive »instrumenttrængsel«. Tjenesteforholdene såvel som lønnen er i øvrigt heller ikke på højde med vore. I Wien havde jeg lejlighed til at bese en yderst interessant lille tendermaskine af noget usædvanlig konstruktion. Maskinen var nærmest af størrelse som en O-maskine og havde samme hjulstilling, altså 1B1; men som det fremgår af billederne, var den ikke just køn. Det var en maskine, der var konstrueret i 30'erne,



Detaller af gammel 2B0-maskine med udvendige rammer.

Foto »Dan«.





*Et af Graz-Köflach-banernes store godstogslokomotiver i Graz.*

*Foto »Dan«*

til brug for lette persontog med høj hastighed – 120 km/t! Kedlen, der ikke var særlig stor, havde 20 atm. kedeltryk, og dette i forbindelse med en speciel overheder skulle dels kunne give en god økonomi, dels den høje hastighed, trods drivhjulenes ret ringe størrelse. Førerhuset på denne maskine var meget rummeligt og tilspidset, såvel fortil som bagtil. Bag kulkassen var indrettet et lille pakrum og rundt om hele maskinen gik et veritabelt gelænder.

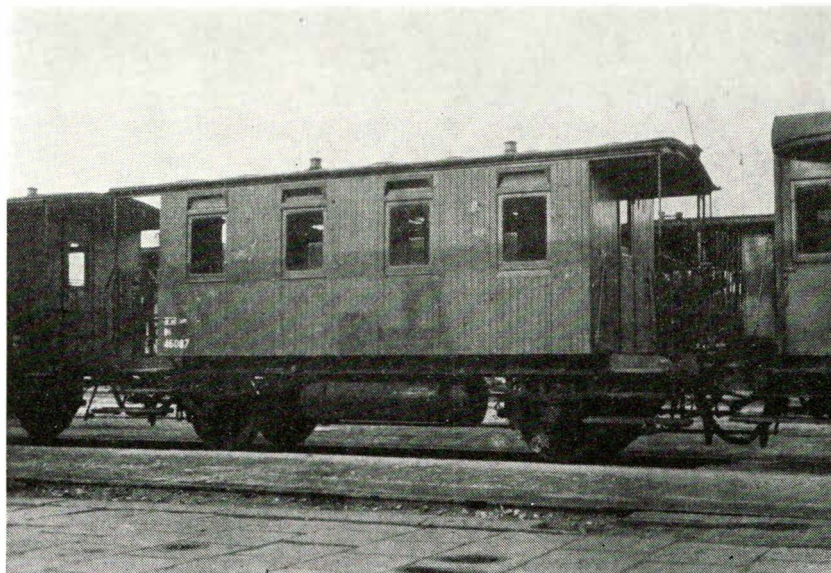
Diesellokomotiver ser man ikke meget til i Østrig – de få, der findes er ikke særlig vellykkede, og jeg forstod, at man hellere ville elektrificere og derfor bibeholde dampdriften på de øvrige strækninger. Af motorvogne findes tre typer, hvoraf den mind-

ste minder om vore ældre motorvogne, f.eks. Mq, medens den største er på størrelse med vore talrige MO-vogne, tilmed lidt kraftigere, og ikke så lidt mere moderne indrettet. Efter en køretur i en sådan, tænker man med gru på vore .. nå ja, standardmuggebigger.

En ting får man lært i Østrig, nemlig at sidde på træsæder; en mængde af de vogne, der benyttes, er gamle 2-akslede vogne, som uden undtagelse er udstyrede med træsæder. Jeg var så heldig at få mig anbragt netop over et hjulsæt med kraftige flader og kan derfor anbefale andre med forvænte rumper at medbringe en pude. I de større og hurtigere tog går naturligvis boggievogne, lige så gode og bekvemme

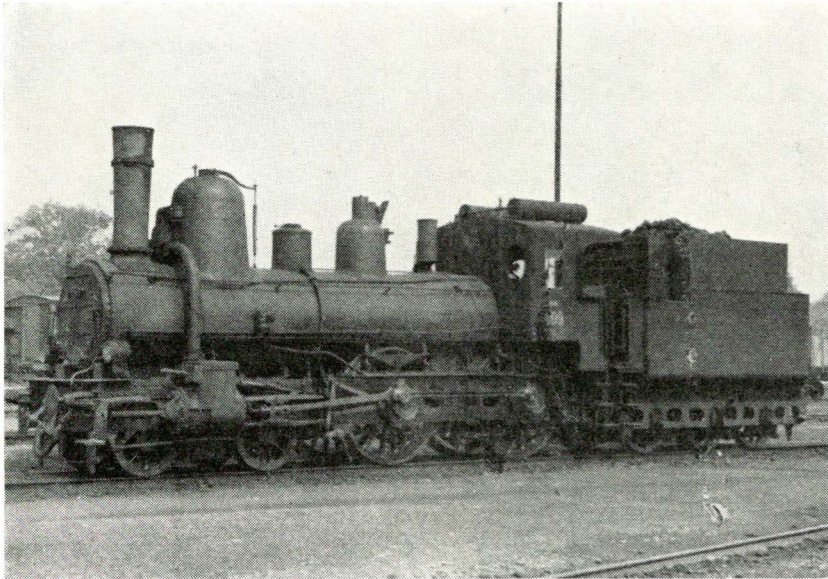
som vore; men i mindre tog, persontog på sidebaner og lignende, er det stadig de gamle rumlekasser, der er i overtal.

De fleste normalsporede baner i Østrig er statsbaner, hvorimod mange af de smalsporede baner er privatbaner. En undtagelse fra denne regel er Graz-Köflachbanen i den sydøstlige del af landet – banen er især interessant ved at have en broget samling af rene oldinge-lokomotiver i drift. Alderspræsidenten for disse var en stor 2B0-maskine, altså svarende til en stor udgave af vore K-maskiner. Den var bygget i Wiener Neustadt i 1863 og havde foruden udvendige rammer også udvendigt kraftdamprør. En 0C0-koblet godstogsmaskine fra 1867, ligeledes



*Sådanne antikviteter kan man blive udsat for i Østrig endnu.*

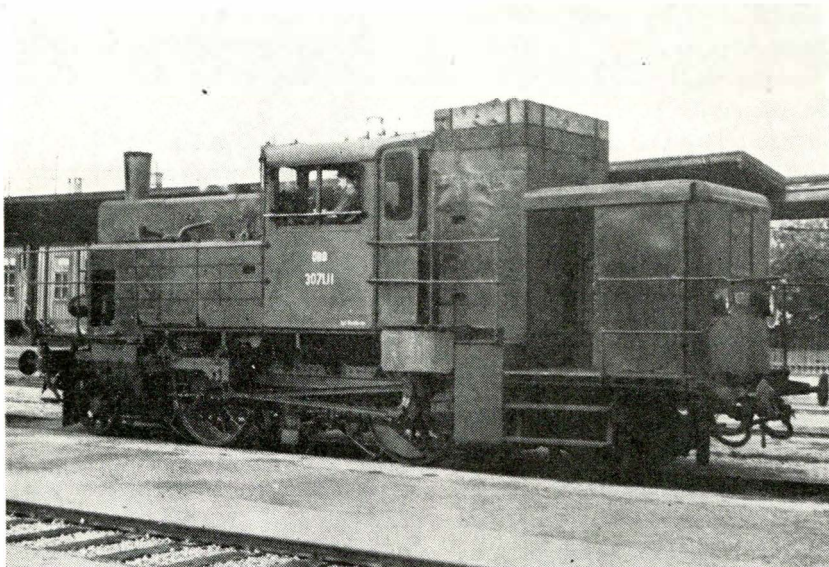
*Foto »Dan«*



Øverst:  
Et af verdens ældste lok i drift. Graz-Köflach-banernes 2B0 loko nr. 409 fra 1863.

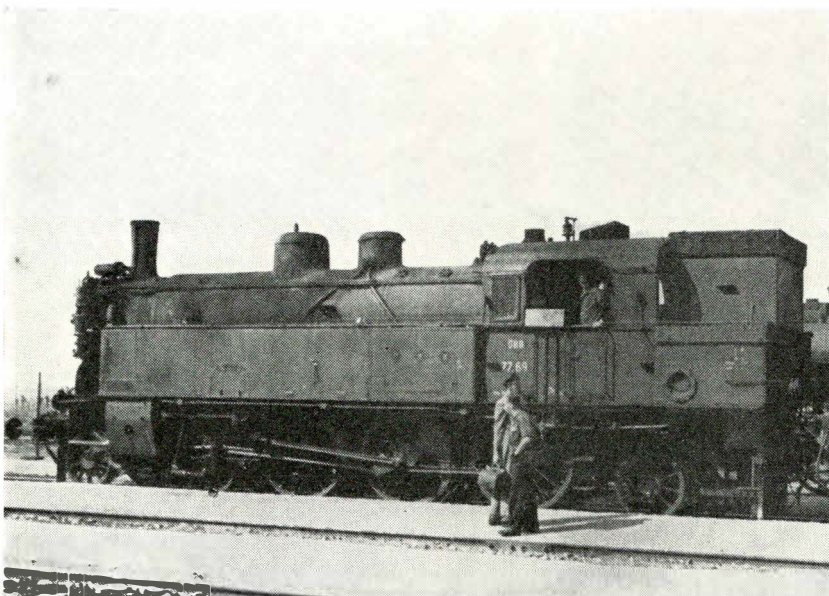
I midten:  
1B1-koblet persontogslokomotiv, specielt konstrueret for høje hastigheder. Bemærk pakrummet bag kulkassen!

Nederst:  
ÖBB – nr. 7769 – 2C1-koblet tenderlokk – en østrigsk S-maskine.  
Foto »Dan«



med udvendige rammer og stor gnistfangerskorsten masede ufortrødent rundt som rangermaskine. Utvivlsomt var den meget lig den underlige varmemaskine nr. 53 – 7510 i Korsør, som stammede fra Østrig og som først for nylig er kasseret. – Mærkeligt at se disse gamle veteraner i travl aktivitet trods deres snart 100 år. Denne banes største indtægtskilde var i øvrigt store brunkulstransporter, og til dette brug var fra ÖBB købt 12 store udrangerede 1D0-lokomotiver, der efter grundig reparation daglig trak mange tog på 12–1500 tons med brunkul. Banens persontrafik var for nylig blevet moderniseret ved anskaffelsen af en del særdeles behagelige skinnebuser, hvorved de gamle 2B0'ere for en del var overflødiggjorte. Til slut skal lige nævnes, at brændslet her på denne bane var en blanding af kul og brunkul – efter personalets ud-sagn ganske udmærket.

»Dan«.



### Tjenestefordeling

Vi lokomotivmænd ser altid hen til sommerkøreplanen med en vis spænding, vi er jo klar over, at den ligger noget strammere end om vinteren, med forøget transport af feriegæster, men det er vi indstillet på, så er det bare, hvor meget den er strammere? Vi blev noget forbavset, da vi så udkastet til den kommende sommer, det var strammet, så vi ikke har set noget mage til. Ved forhandling med distriktet opnåede vore repræsentanter nogen lettelse, men det var, desværre ikke nok, men distriktet sagde, at de ikke kunne gå med til større lettelser. For at klarlægge turen vil jeg gerne skitsere en af dagene i turen. Vi møder i remisen på Gb. kl. 7.54, efter at have noteret os i mødebogen, spadserer vi ca. 15 min. til Enghave st. og tager S-toget til Lyngbyvej, derefter spadserer vi ca. 15 min. over til Lersøen, hvor tog 2032 ank. kl. 8.51, efter overtagelsen skal vi rangere toget om, og det er ikke småting, det varierer fra 2 til 24 skub og kører tilbage 3 à 4 gange, før toget er færdig til afgang, derefter kører vi til Helsingør, der er en moderniseret ny ombygget station, den er bare ikke beregnet til de store tog MY-lokomotiverne fremfører i dag, vi skal hver gang rangere tog med ca. 1000 t ned mod en stoppebom mod havnen, for at rangermaskinen kan komme bag på toget, når rangermaskinen har taget 20 à 30 vogne, skal toget køre tilbage og derefter deles i to eller flere dele, derefter skal bremsevognen sættes væk, det ser jo meget godt ud på papiret, at der er ophold på ca. 2 timer, men efter omrangeringen bliver vi kørt hen på et spor, men man kan ikke tillade sig at forlade maskinen, for man ved aldrig, når man skal flyttes igen, så der er ikke andet at gøre, efter man har været rundt om maskinen samt eftersat kølevand og smørelie end sætte sig op i førerrummet og spise sin mad. Nu er der det mærkelige, at solen bevæger sig på himlen, man har den lige ind på siden fra Lersøen, og når man kommer til Hg., har man solen lige i frontvinduet, og der bliver den, til man når Korsør ved 2031, og forvandler førerrummet til en bageovn.

I Korsør bliver man afløst kl. 15.34 og har derefter atter en spadseretur til remisen på ca. 15 min., hvor man slutter 8 timer og 5 min. efter man mødte på Gb. Nu trænger man til en kold afvaskning. Når man er færdig og har sundet sig lidt, må man se sig om efter et sted at spise, for jeg behøver vist ikke at fortælle, hvorledes en madpakke ser ud efter 8 timers ophold i en taske, selv om den er nok så godt indpakket, man kan derefter begive sig ud på den fjerde spadseretur den dag, efter endt måltid trænger man til et hvil, der er jo også dejlige værelser i Kø, men de er lidt uheldigt anbragt oppe under et varmt skiffertag, vinduer kan man ikke have åbne for støj fra gaden eller rangerbevægelser. Nu kan man forsøge at få lidt hvile til ca. kl. 24.00, derefter fremføres tog 2006 til Kh., hvor man slutter kl. 5.05 efter et fravær fra hjem-

met på ca. 22 timer. Så kan man gå hjem og se, om man kan finde lidt mere hvile, for man skal nemlig møde igen kl. 17.11.

Se dette var een dag i turen, men turen består af 24 dage, af disse er der forbundet nattimer med de 14 dage, lægger man dertil 4 fridage er der til rest 6 dage, siger og skriver 6 dage af 24, som ikke er behæftet med nattimer, bevares turen er inden for tjenestetidsreglerne, og de er jo vedtaget for at beskytte personalet. Jfr. ordre A, side 86 er der nedsat et tjenestetidsnævn, der kan træffe afgørelser, selv om turene ikke er i strid med tjenestetidsreglerne.

Mon ikke man burde lade nævnet se lidt på disse ture, for mig er disse ganske urimelige, når man tager i betragtning, at de store tog fremføres af enmandsbetjente lokomotiver. Det ser også højst mærkeligt ud, at man inden for samme distrikt kan opstille to ture, hvor den ene giver ca. 80 nattimer, og den anden kun ca. 20 nattimer. Jeg skal ikke fremhæve Ge-tur, som noget enestående, for den er sikkert streng nok at køre i, men det skulle jo trods alt være lettere at fremføre et tog om dagen end om natten.

Jeg tror, det ville glæde samtlige lokomotivmænd, hvis DSB kunne fremvise et regnskab med et lille overskud, men jeg tvivler på, at man kan opnå det ved sådan en personalepolitik, enhver form for arbejdsglæde er væk, hvilket efterfølgende udtalelser tydeligt viser, man hører ofte denne bemærkning til turene, det er godt, at vi har været ved DSB den længste tid, når lokomotivførere i deres bedste alder (50–55 år) kan komme med sådan en bemærkning, må der være noget galt, for det er for tidlig en alder at være ked af sit arbejde.

*J. C. Buus.*

### Møder generaldirektør P. Knutzen 2 gange

#### Særtogsanmeldelse nr. 78

Jeg var motoruddannet lokomotivfører i Struer og kørte som sådan 10/9 1933 et inspektionstog fra Esbjerg over Bramminge–Grindsted–Brande–Funder–Silkeborg til Skanderborg, med ME 41. Deltagerne var minister Friis Skotte, generaldirektør P. Knutzen, banechef Flensborg, distriktschef Ålborg, banebestyrer Tvenge, baneingeniør Tholstrup, direktør Kyhn, D.f.M. samt 2 amtsvejsinspektører.

Formålet for selskabet var at rationalisere strækningen, nedlæggelse af bevogtningerne – afmærkninger – lys – viadukter m.m.

Ved indkørsel til Brande station stod en del af selskabet i førerrummet (som jo også er pakrum) og talte sammen. Knutzen spurgte Friis Skotte om, hvor de skulle spise frokost – ja det skulle de jo på Hotel »Brande«, svarede Skotte Friis, hvortil Knutzen replicerede, at han syntes, det var mærkeligt, at de ikke støttede deres egne forpagtere, og Tholstrup fortalte, at det var en meget dygtig restauratrice, de havde på stationen. Knutzen sluttede samtalen med bemærkningen om, at det måtte eller burde de altid gøre. Den eneste fjer i hatten restauratricen fik, var da jeg fortalte hende historien.

### *Det psykiske øjeblik*

Det var en søndag i marts 1936, jeg kørte et lokaltog fra Rungsted mod Kh, at generaldirektør Knutzen og hans søn Ole kom ind til mig (i det kolde førerrum), hilste og stak på næven, som det hedder. Jeg nævnte mit navn, han så på skulderdistinktionerne og så røg det fra ham: »Nå De er en af de udstationerede lokomotivførere fra Næ, hvordan syntes De om det (M.O.)« – Tak godt, sagde jeg – så godt, at jeg har tilladt mig at søge den ledigt opslåede plads på Hgl., ude at jeg dog gør mig håb om at få den – og at generaldirektoratet i hvert fald ikke får mit besøg i den anledning. – Hvorfor ikke? sagde Knutzen. Nej, for vi almindelige mennesker kan jo ikke se nogen linie i generaldirektoratets personalepolitik. – Det måtte jeg ikke sige, sagde han. – Generaldirektøren stod af toget på Kk og sagde tak for turen og for sludderen.

Jeg fik pladsen på Hgl. og var motorfører i 10 år, til vi alle blev lokomotivførere i 1946.

*Åge Møllebro.*

## Signalarrangementet

Som det vil være læserne bekendt, havde landsoplysningsudvalget onsdag den 4. maj et besøgsarrangement, omfattende Dansk Signal Industri og Signalvæsenets ny værksted i Vanløse.

Da nævnte arrangement, såvel på grund af aktualiteten, som gennem ualmindelig fin tilrettelægning af begge institutioner, blev en oplevelse for samtlige deltagere, findes det rimeligt gennem disse linier at delagtiggøre en større kreds heri.

Dansk Signal Industri, i det efterfølgende forkortet til DSI, er Nordens eneste signalfabrik. Firmaet har et samlet fabriksareal på 3700 m<sup>2</sup>, hvoraf hovedparten, de 2500 er beliggende på Finsensvej, København F., og de resterende er fordelt på værksted for elektrisk montage i Flintholms Alle, og værksted for montering af signaler og bomdrev i Vanløse. Firmaet er grundlagt i 1930, og beskæftiger i dag 160 medarbejdere.

Firmaets produktion kan samfattes i følgende tre hovedområder: sikringsmateriel til jernbaner, trafiksignalmateriel (færdselsfyr til sikring af gadekryds o.l.), og endelig telesignalmateriel.

DSB er firmaets største kunde, og herefter kommer Norske-, Svenske- og Finske Statsbaner. Herudover er der også eksport til lande både her i Europa og i det fjerne Østen, f.eks. Tyskland og England, Pakistan og Formosa.

Før DSI's grundlæggelse blev alt signalmateriel herhjemme importeret bl. a. fra Tyskland og Sverige. I dag er vi selvforsynende, og derforuden er der førnævnte eksport, der omfatter ca. 20 pct. af DSI's samlede omsætning, eller i kroner og ører ca. 1 mill. om året.

Det er ganske interessant, forud for et besøg på en virksomhed, at blive præsenteret for de forskellige fakta, der omfattende firmaets produktion og omsætning, ligesom giver baggrund for større forståelse af det, man senere præsenteres for i de re-

spektive værkstedsafdelinger. Driftsingeniør Loell, der i velkomsten til deltagerne gav disse oplysninger, udtalte sluttelig, at de opnåede resultater i væsentlig grad var forårsaget af et frugtbringende samarbejde med DSB. Der melder sig stadig flere og flere udenlandske kunder, der er interesseret i at købe f.eks. bomdrev, relæer, signallanterner, sportavlemateriel m.m., udtalte driftsingeniøren videre, hvilket jo kun kunne glæde når man tager de konkurrenceforhold fremtiden utvivlsomt vil byde på i betragtning.

Efter velkomsten blev deltagerne inddelt i hold à 10 mand, og rundgangen på virksomheden tog sin begyndelse, efter en temmelig skrap, men effektiv, køreplan, der tilsikrede alle fuldt udbytte. De forskellige værkstedsafdelinger, der blev besøgt, var relæværkstedet for samling, justering og afprøvning af relæer. Derefter smedie, maskin- og montageværksted, demonstration af aut. bomanlæg, lanternejustering, og sluttelig besøgtes laboratoriet.

Hver enkelt afsnit af programmet var så vist en nærmere omtale værd, men mon ikke firmaets laboratorium var det, der vakte den enkelte deltagers største interesse? Kravlegården eller legestuen, som man med humor kalder denne afdeling, er jo det egentlige grundlag for en videre udvikling af hele produktionen. Vi blev her bl.a. præsenteret for et lille automatisk relæ, der med tiden vil overflødiggøre den mere komplicerede kviksløvsafbryder, der i dag benyttes i forbindelse med blinklys, f.eks. ved vore fremskudte signaler. Videre blev vi på en mere synlig facon end vanligt, præsenteret for forskellen på jævn- og vekselstrøm i et Oschilloskop, et apparat hvor de elektriske impulser og svingninger kan aflæses på billedrør. Vi så bl.a. Oschilloskopet i forbindelse med en båndoptager, og her kunne man se de enkelte musikinstrumenters svingninger og styrkegrad. Det var i det hele taget en interessant afdeling, og man fik et ganske godt indtryk af det forskningsarbejde en moderne industri må gennemføre, såfremt den vil gøre sig håb om fortsat at kunne klare sig i konkurrencen.

Fra Dansk Signal Industri gik turen i bus til Signalvæsenets nye værksted i Vanløse, hvor DSI var vært ved en frokost i den smukke kantine.

Signalværkstederne er tidligere beskrevet her i bladet, hvorfor her kun skal nævnes, at udover at de smukke ny værksteder er en gevinst for vore medansatte indenfor signalvæsenet, må også vor etat lykønskes med dette, i produktionsmæssig henseende særdeles vellykkede ny værkstedskompleks.

På signalvæsenets værksteder beså deltagerne CTS-centralen til Roskilde midl., montageværkstedet samt montering af blokhytter, publikumsalarm på fjernstyrede stationer, sporskiftedrev, sporskifteopvarmning samt sluttelig telefon- og fjernskrivercentralen.

Også her var alt vel tilrettelagt, og vi fik et glimrende billede af det arbejde, der går forud for etablering af de automatiske strækninger landet over. Arbejdet i de respektive afdelinger var godt tilrettelagt, og dette, sammenholdt med de store og lyse værkstedslokaler, må absolut være befordrende for den størst mulige glæde i arbejdets udførelse.

# Kongres i Dansk Lokomotivmands-Forbund

Arbejdet på værkstederne her kan samles i to hovedområder nemlig nyproduktion og reparation. En meget stor del af de nødvendige elementer kommer selvsagt fra DSI men foretog montagen af f.eks. blokhytter og meget andet foregår i Vanløse. Hvad angår reparationsarbejdet blev det oplyst, at signalvæsenet nødvendigvis måtte påtage sig dette selv, idet privatindustrien overhovedet ikke er interesseret heri. Således havde det været længe, og med de nuværende høje beskæftigelsesforhold var der ingen forandring at tænke sig på dette område.

Efter endt rundgang samledes deltagerne atter i signalvæsenets kantine, hvor DSB var vært ved en kop kaffe, og der blev samtidig lejlighed til at stille spørgsmål, der velvilligt blev besvaret af overingeniør W. Wessel Hansen.

Hermed var et vellykket ca. 6 timer langt besøgsarrangement til ende. Vi benytter lejligheden til at rette en tak til DSI og Signalvæsenet herfor, og takker ligeledes for det venlige tilsagn om at måtte komme igen senere med et lignende arrangement.

## Årets oplysningsarbejde

På sit møde den 3. maj d.å. har landsoplysningsudvalget bl.a. gennemgået afdelingernes rapporter over vinterens oplysningsarbejde.

Også denne gang har vi kunnet glæde os over pæne resultater i såvel antallet af oplysningsarrangementer som i deltagertallet. Hvad angår tallet på de afdelinger, hvor der efter tilgæede oplysninger har været oplysningsarbejde i gang, kan dette vel synes noget lavt. Her må dog tages i betragtning, at indførelsen af fællesafdelinger selvsagt betyder et mindre tal end tidligere år. Det skal dog i retfærdighedens navn siges, at det navnlig her vil være ønskeligt om dette tal kunne sættes i vejret gennem flere afdelingsbestyrelser aktive medvirken. Forhåbentlig vil dette være tilfældet til næste sæson.

Iøvrigt fordeler vinterens 1959-60 arrangementer sig som følger:

Der har i 8 afd. været 13 studiekr. m.	133 delt.
11 foredr. m.	434 delt.
3 besøg m.	210 delt.
1 filmsaft. m.	250 delt.
Ialt 28 arrgm. m.	1027 delt.

Hertil kommer endvidere de arrangementer, landsoplysningsudvalget har stået som arrangør af, nemlig brevs-kolen med 23 deltagere, og besøgene på stålvalseværket og signalarrangementet med ialt 150 deltagere. Alt i alt har der i afvigte vinter været 31 arrangementer med 1200 deltagere et resultat vi ikke behøver at skamme os over, selv om vi gerne så væsentlig flere arrangementer.

Landsoplysningsudvalget retter en tak til alle, såvel deltagere som arrangører for det pæne resultat, og vi udtrykker håbet og forventningen om, at vi også til næste vinter må kunne mødes i en fælles aktiv indsats i oplysningsarbejdet.

P.u.v.

Jørgen V. Christiansen.

Ovenstående forbund, der som bekendt omfatter lokomotivførere, motorførere og lokomotivfyrbødere, har altid på deres ordinære kongres et punkt på dagsordenen, der hedder »stedet for næste kongres afholdelse«, og på kongressen i 1958, der blev holdt i Hillerød, blev det vedtaget, at den næste skulle holdes i Ebeltoft på Mols. En lille idyllisk by, hvortil man kommer med en privatbane, der løber mellem Trustrup og Ebeltoft.

Kongressen blev afholdt den 19. maj under overværelse af en række gæster fra inden- og udenlandske organisationer med hvilke Dansk Lokomotivmands-Forbund i sin faglige virksomhed samarbejder.

Forbundets formand, Karl Hansen, begyndte sin åbningstale med at udtale nogle smukke mindeord om afdøde statsminister H. C. Hansen: »Et stort tab for dansk arbejderbevægelse«, og sluttede formanden »vi vil bevare mindet om H. C. Hansen i taknemmelig erindring for hans indsats og virke i dansk politisk liv«.

I sin beretning nævnte Karl Hansen de seneste års likvidering af privatbaner, der begyndte i 1953 med Nakskov-Rødby banen, og siden er fortsat med gennemsnitlig en bane om året. Ingen bane er sikker i dag, og det skaber utryghed hos personalet, med det resultat at adskillige af de unge søger over i andet erhverv.

Formanden kom endvidere ind på de afsluttede forhandlinger om lønreformen, der fulgte efter, at loven for statstjenestemændene var vedtaget og trådt ud i livet den 1. april 1958.

Stort set følger privatbanernes tjenestemænd de regler, der gælder for statstjenestemændene med hensyn til løn og øvrige vilkår, men på et område er privatbanernes lokomotivmænd anderledes stillet end vi er ved statsbanerne. Det gælder de særlige ydelser: Timepenge, natpenge og kørepenge, og der var da også røster fremme på kongressen om, at dette burde ændres, idet satserne for statens tjenestemænds særlige ydelser ligger betydelig over, hvad der ydes ved privatbanerne.

I diskussionen om formandens beretning blev også anket over, at privatbanerne stadig bevarede 7. lønklasse, der er lokomotivfyrbødernes klasse, uagtet de så godt som alle var beskæftiget ved førertjeneste på motorvogne og skinnebusser.

Ved valgene af formand og hovedbestyrelse blev Karl Hansen genvalgt med akklamation, hvilket også skete for hovedkassererens og næstformandens vedkommende. En god gammel kending af vore deltagere på tillidsmandskursus, Harald Jensen fra Lollandsbanen, der adskillige gange har været på vort kursus, trak sig tilbage, og i hans sted valgtes lokomotivfører S. Bjørnsten også fra Lollandsbanen, som forøvrigt har en søn, der er lokomotivfører ved DSB med station i Gedser. Et af de mange eksempler på, at sønnen følger i faderens fodspor.

S. S.



### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst, da jeg er bortrejst.

S. A. Thode-Petersen, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

M. C. Vestergaard, elektrofører, Enghave.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. Jørgensen, lokomotivfører, Sønderborg.

### Motorkursus i 2. halvår 1960

I den resterende del af 1960 stilles der så store krav om MY- og MX-uddannelse af lokomotivførere, at der ikke kan afholdes almindelige motorkursus i København og Århus med den eksisterende lærerstab.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (fortrinsvis ved betjening af MY-lokomotiver) efter ansøgning iflg. opslag pr. 1/6-60.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- G. Lennø, Ålborg, i Ålborg.
- E. Thomsen, Ålborg, i Ålborg.
- A. G. Pedersen, Esbjerg, i Esbjerg.
- E. E. Tandrup, Struer, i Esbjerg.
- P. K. Rosenkilde-Hansen, Esbjerg, i Esbjerg.
- S. C. T. Andersen, Struer, i Struer.
- O. E. D. Madsen, Struer, i Struer.
- S. H. Petersen, Struer, i Struer.
- W. F. T. Ackermann, Sønderborg, i Fredericia.
- H. S. Hansen, København Gb., i København Gb.
- H. V. Hansen, København Gb., i København Gb.
- P. K. Kristensen, København Gb., i København Gb.
- H. A. Christensen, København Gb., i København Gb.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (kørelærer i dampdriften) pr. 1/6-60.

Lokomotivfører (12. lkl.):

- E. G. Petersen, København Gb., i København Gb.

Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning pr. 1/6-60.

Lokomotivfyrbødere:

- E. J. Svensson, København Gb., i Enghave.
- B. F. Christoffersen, København Gb., i Enghave.

Forflyttelse pr. 1/6-60.

Lokomotivfører (12. lkl.):

- M. Pedersen, Lunderskov, til Fredericia.

Uansøgt forflyttelse pr. 13/6-60.

Lokomotivfyrbødere:

- B. W. Jensen, Roskilde, til København Gb.
- E. Poulsen, Roskilde, til København Gb.
- K. Burup, Roskilde, til København Gb.
- K. J. Rasmussen (Birk), Roskilde, til København Gb.

Forflyttet efter ansøgning pr. 2/6-60

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- K. A. Jensen (Juul), Kolding, til Ålborg.
- P. F. Pedersen, Fredericia, til Kolding.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1/7-60.

Lokomotivfører (12. lkl.):

- K. B. Laursen, København Gb., til Helgoland.

Afsked.

- A. Poulsen, Viborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/7-60).

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører C. E. Hansen, Fyensgade 7, 3., København N., er afgået ved døren den 5/5-60.

Pensioneret lokomotivfører A. P. Andersen, Statholdervej 8, 2., København NV., er afgået ved døden den 23/5-60.

### NYE ADRESSER

Randers afdeling:

Kassererens adresse rettes til: Hans Bøjes Alle 24, st.

### Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund

Følgende numre blev udtrukket ved forbundets landslotteri: 12978 - 6301 - 19127 - 4806 - 10170 - 16524 - 2340 - 3095 - 11825 - 8943.

### Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.

### Husk

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

## Campingplads i Vorupør

Så er campingpladsen  
»Strandgaarden« med toilet  
og vaskeplads åben.

Kør til Vorupør og få et  
frisk vesterhavsbad, tag telt  
med og bliv nogle dage  
ved Jyllands største fiskerleje  
med både, der lander på  
den åbne strand.

*Holger Jensen, tlf. Vorupør 5*

### 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



*Pølserne skal være fra*

**Randers Pølsefabrik**

### Consul symaskiner

Henning Rasmussen  
Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

### <sup>A</sup>/<sub>s</sub> Kulimporten Dania



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

### Missionshotellet ANSGAR

AARHUS Tlf. 24122

ET HJEM PÅ REJSEN

Benyt hotellets  
lokaler ved selskaber  
og dets hyggelige  
restauration til  
daglig.



### Hunde- og Kattepenion

Kildehuset

Lønholt

Fredensborg 534

*Hentes og bringes*

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

### HERNING

### Astrid Jørgensen

*Specialforretning for bandager og sygeplejeartikler*  
Bredgade 2 - Herning - Tlf. 239

**La' rense** har skiftet ejer  
*Deres tilfredshed*  
*vor bedste reklame*  
★ **Uniformer til billigste pris**  
H. C. Ørstedsvej 54 . Telf. 2636

**Den lave butik  
med de små priser**

Møbelforretningen „Centrum“  
Viggo Nielsen . Søndergade 9  
Herning . Telf. 443

### FREDERICIA

» **BLICON** «

Blikkenslager

Gas - Vand - Sanitet  
og centralvarme

Fredericia - Tlf. 97

### Teater Restauranten

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

### Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia - Tlf. 1458

### Renseri »VI-KA«

Louis Hansen

Vesterbrogade 14 - Tlf. 1753  
Fredericia - Prival tlf. 693

Parfumeri

### Mille Fleurs

∨ Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello  
Helene Rubinstein-Jardly

Medlemmerne anbefales

### Restaurant Rosenlund

Nørrebrogade 1 - Fredericia  
Tlf. 568

## AARHUS

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

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



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

»REX« Skandinavien alb.  
med fortryk,  
det absolut førende.

**A. Rylunds Eftf.**  
Frimærkehandel  
Klostergade 20 . Aarhus

**AARHUS CHROM TEKNIK**  
KNUD THIEDE

ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

**Peter K. Dolby & Søn**

Kunstdrejere . Signalfløjter . Alt hornarbejde  
Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

**Aarhus Galvaniserings-Anstalt**

Fabrik: Nørreport 20 – Telf.: 23 222

Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

*Gælder det vask, da ring*

**24 382 . Ydun Vask**

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

**Rådfør Dem med os!**

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

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

*Læg turen til*

**Moesgaard Skovmølle**

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt – og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214

Møbler – Inventar anbefales

**Laurits Thomsen**

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

AKTIESELSKABET

**AARHUUS PRIVATBANK**

STIFTET 1871

## KALUNDBORG

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

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

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

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

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

## STRUER

*Frisørsalonen*  
Jyllandsgade 9 . Struer  
anbefales  
Gustav Jensen

**Thomas Hansen's Bageri**

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

For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!  
★  
STRUER . Tlf. 119

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

**1/2 RONDO RADIO** Byens største udvalg  
Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04  
i FJERNSYN

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

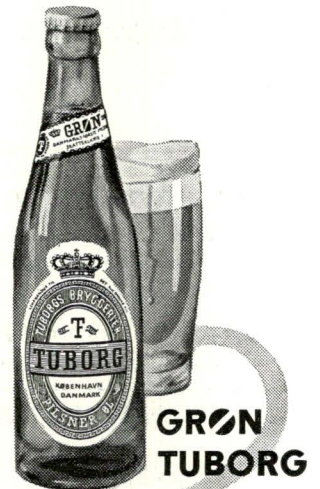
»Køb det hos

*Schau*  
lige i nærheden«

**KALUNDBORG KULKOMPAGNI**  
Aktieselskab  
Tlf. TRETEN

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

Murermester og Cementvarefabrikant  
**CHR. SCHRØDER**  
anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrassoarbejde, Havefliser, Flagstangsfædder m. m.  
Tlf. Kalundborg 360



**GRØN TUBORG**

*der er stemning for TUBORG*

## AARHUS

**1/3 COORDINA**

*Tandlægepraksis påbegyndt*

**Tandlæge P. Rasmussen**

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus  
Telefon Aarhus 5 5105

KONSULTATION EFTER AFTALE