

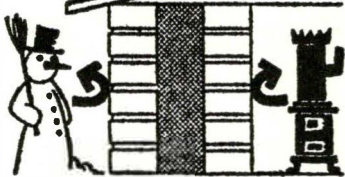
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 13 . 5. JULI 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 5817 2 . AARHUS

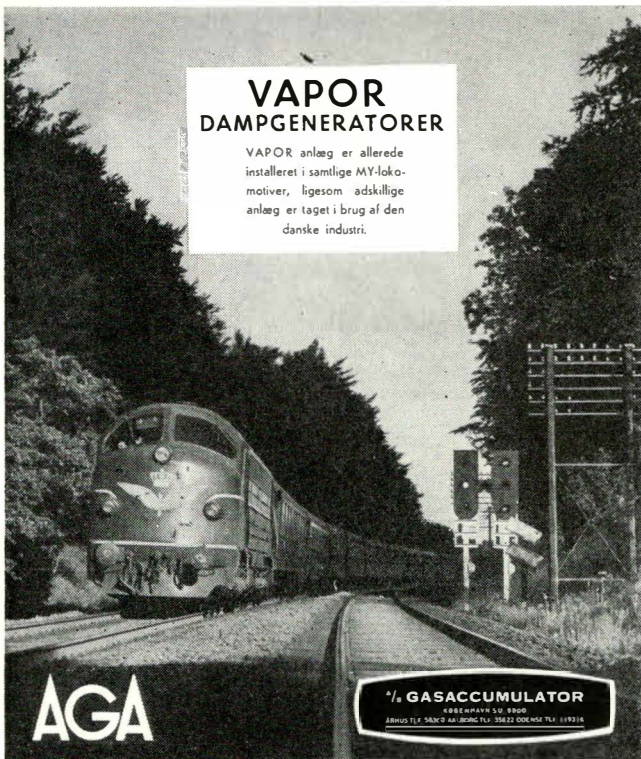
The Borden Company

A/S

ESBJERG

**VAPOR
DAMPGENERATORER**

VAPOR anlæg er allerede installeret i samtlige MY-lokomotiver, ligesom adskillige anlæg er taget i brug af den danske industri.



AGA

1/2 GASACCUMULATOR

4888 COPENHAGEN S 10 8100

AARHUS TLF. 5436 0 AARHUS TLF. 356 22 COPENHAGEN TLF. 1193 14

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

På hovedvej 2 lige før Køge,
ved Ølseagle Strand, ligger

„SØVILLA“

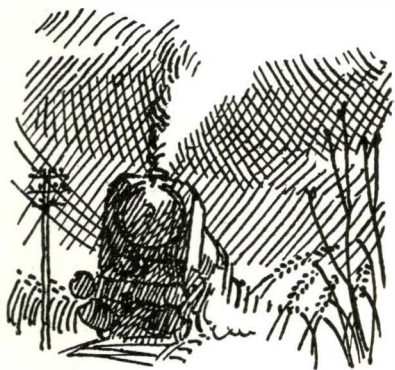
Vi har ekstrafin, ren kaffe og
ekstra god, veltillavet mad,
alt til moderate priser!
Selskaber modtages!

Velkommen på „Søvilla“!

TELEFON SNOGEBÆK 24

Anker Larsen. Ny vært.

Fionette



Brændende problem

Det står klart, at solidaritet fra første færd har været et bærende grundlag ved arbejdernes organisering, det har været rygstød i kampen for social, økonomisk og kulturel fremgang. Dansk arbejderbevægelses stade i dag er nået ved at løfte i flok, men denne grundsætning har bud til alle lønmodtagere, det er blot ikke alle blandt dem, som forstår dette.

Arbejdere, funktionærer og tjenestemænd er de tre grupperinger, som dækker begrebet lønmodtagerne. Arbejdsmæssigt er der forskelligheder, men de har alle det fælles, at de som modydelse for udført arbejde erholder løn. Dette fællestræk har dog ikke kunnet føre til fælles optræden i løn- og arbejdstidsforhold m.v. overfor dem, som råder over produktionsmidler eller offentlige funktioner.

Tværtimod er organisationsområderne herhjemme langt stærkere afgrænsede end i noget andet land. Man søger opretholdt skarpe afgrænsninger for fagmæssigt område, man stamper imod udviklingen, som stærkere og stærkere tvinger omstilling i opfattelse af organisationsdannelse herhjemme. De vidtgående rationaliseringsforanstaltninger fører over i automatiseringen, og dermed placeres arbejderen helt anderledes i produktionen. Teknikkens fremgang ændrer manuelt arbejde til funktioner.

Betinget dette ændring i arbejdstagerens organisationsmæssige tilhør, og skal den arbejder, hvis arbejde omlægges til funktioner, organiseres et nyt sted som funktionær, blot fordi arbejdsprocessen foregår på anden måde. Meningerne herom kan være delte, men der kan vel opnås enighed. Imidlertid træder noget meget væsentligt ind i billedet. Ambitionen hos mange sætter det mål at komme højere på strå. At kunne arbejde med kittel eller hvid flip på, betragtes af nogle som et socialt fortrin, man er straks hævet over andre. Og dermed opstår for den pågældende, om han eller hun nu fortsat kan være organiseret som arbejder, nemlig som den man i denne forbindelse mener manuelt arbejdende.

Man vil altså tilhøre et andet klassefællesskab, funktionærklassen kaldes det. Og netop i dennes kredse er stærke kræfter i bevægelse for at skaffe denne tredje stand (også kaldet flipproletariatet) en placering i dansk organisationsliv ved siden af LO, idet man ikke anser en organisering herunder ønskelig. Funktionærgruppen er senere end arbejderne kommet i gang med at organisere sig effektivt, men er blevet sig denne mangel bevidst, hvorfor der nu søges skabt en stor landssammenslutning gennem Fællesrådet for Tjenestemænd og Funktionærer, indirekte godt støttet af borgerlige politiske kredse, der her ser en udvej for at bremse den store indflydelse LO har ved behandling af samfundsproblemerne i vort land, en indflydelse, som selvsagt ikke gavner disse kapitalistiske kredse. Uden andet end et skatteprogram til start gik Fællesrådet til aktion, og det lykkedes virkelig at få tilslutning, således at Fællesrådet i dag tæller ca. 125.000 medlemmer, men hvilken sammenblanding af organisationer og personaleforeninger.

Både LO og Fællesrådet organiserer funktionærer og tjenestemænd, og de har stort set lige mange af hver. Det er da heller

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 13 - 60. ÅRGANG

5. JULI 1960



Indhold:

Brændende problem	195
Sverige får verdens stærkeste lokomotiv	197
Ny færge på Øresund	198
Jernbane må kæmpe med orkaner	199
Græs-mad	199
Glimt fra en Østrigstur	200
Fra medlemskredsen - Lønnin- ger før og nu - Maskine før menneske	203
Sommerens første kursus	203
Jernbanefolkens nye hus i Washington	204
Trans-Europa-ekspresser hurtige og med el-strøm	205
SR § 3	206
Jernbane-esperantisternes 12. in- ternationale kongres	206
Under DLF	206
Personalialia	206

Forsidebillede:

Der soppes ved Bellahøj, København.



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.

Svigemor til hjælp

I Seoul (Korea) kører adskillige taxa'er rundt, der er – meget mildt sagt – i miserabel forfatning. Hornet virker sjældent, vinduerne kan hverken lukke op eller i, hvert øjeblik går motoren i stå og vognen skal skubbes i gang osv. osv.

Her kommer svigermøderen ind i billedet og hjælper sin svigersøn i dagens gerning. Hun indkasserer betalingen af passagererne, sidder på førersædet og skrider for at advare de gående, skubber bag på, hvis vognen ikke vil mere og løber efter en dunk benzin, hvis standsningen skyldes mangel heraf.

Svigermøder har altså nok at gøre, og skulle der opstå en mindre strid indenfor familien, tager taxa-chaufføreren sin egen eller i mangel heraf naboens dreng med til hjælp i sin daglige gerning.

ITF-Journal.

England bygger lokomotiver for 180 mill. kr.

Som et led i den tidligere omtalte 15 års moderniseringsplan for Englands statsbaner, har den britiske transportkommission nu bestilt 80 diesellokomotiver hos maskinfabrikkerne i Crewe, Doncaster og Swindon. Derved kommer antallet på bestilte maskiner nu op på 400.

Den nye ordre beløber sig til ca. 9 millioner pund sterling. Seks af de nye maskiner er af en type, som man ikke tidligere har anvendt i England. De skal indsættes i driften i banernes sydlige region og bliver bygget i Doncaster.

De 400 dieselmaskiner vil også komme til at køre på strækninger, hvor der er elektrisk drift.

Inden for rammerne af de engelske baners moderniseringsplan foregår i løbet af dette år meget omfattende anlægsarbejder, bl.a. på stationer, hvis sikringsanlæg og sporarealer skal fornyes eller omlægges. En række gamle stationer vil falde, og de nye bygges på mere hensigtsmæssige steder, for at trafikken vil kunne afvikles mere rationelt og dermed billige.

ingen hemmelighed, at de to sammenslutninger rivaliserer indbyrdes om at organisere de nævnte grupper til gavn for ingen og til skade for lønmodtagerne som helhed. Det er derfor ønskeligt, om alle lønmodtagerne kan finde hinanden i et fornuftigt samarbejde, men spørgsmålet er, om ikke den rene og ublandede gruppering er vejen til målet. Formentlig er det den farbare vej til at skabe et toporgan, som varetager lønmodtagernes fællesinteresser udadtil. Et sådant toporgan med tre underorganer, som i øvrigt varetager det interne arbejde for arbejdere, funktionærer og tjenestemænd, har uanede muligheder i sig.

De destruktive kræfter, som er i sving, bør afløses af konstruktive, og mænd må til med overblik og dristighed, så udviklingen hjælpes på vej i stedet for at stampe mod den. Sagen må ud af den bureaukratisme, den er ved at stikke fast i.

Som tjenestemænd har vi til opgave at kæde vore organisationer sammen, så de kan indpasse i denne helhed. Vort område er på det løn- og arbejdstidsmæssige område mere homogent end noget andet og har derfor gode forudsætninger for en samling.

Vi er, som fagbevægelsen i øvrigt i dette land, opdelt i en række mindre grupper, som varetager standens interesser, men stort set, kan vi stå sammen, når der forhandles overenskomster om fællesinteresser. En formel for en stærkere udbygning af dette samarbejde har man derimod lidt vanskeligere ved at finde frem til. Lang tid er hengået, uden at der er kommet et endeligt resultat ud af de forhandlinger, som står på for at få skabt et fællesudvalg for tjenestemændenes centralorganisationer og lærernes organisation. Forhåbentlig er det blot ferietiden, der har fået initiativet til at glide af hænderne på forhandlerne. Det friske pust, der tiltrænges, fornyelsen som bør finde sted, kunne meget passende få sin begyndelse hos tjenestemændene.

Der er ingen mening i, at man fortsat skal ligge og strides om, hvem der skal organisere hvem. Det giver heller ikke de bedste resultater at tvinge mennesket mod dets overbevisning. Det ville være nyttigere at indrette sig på udviklingen, det vil komme alle lønmodtagere til gode, thi så længe vi indbyrdes ligger og kævles om tingene spilles vor modpart – arbejdsgiveren – alt for mange gode kort i hånden. Han har naturligvis den allerstørste interesse i at forhindre, at det kommer til en blokdannelse af samtlige lønmodtagere, men har sandelig også til dette en god støtte i lønmodtagerne selv. At disse nemlig ikke kan finde deres egne ben har adskillige årsager. De skarpe grænse- dragninger, politisk anskuelse, honette ambitioner m.v. eller simpelthen almindelig uvilje mod at lade sig indordne et system.

Det er som at tale ud i den tomme luft, når man søger en diskussion om disse spørgsmål. Ændringer skal helst følge gamle baner, men man kan nu ikke tænke sig nye ideer i dem. Hvad gjorde det, om nogen måtte ryge af taburetten, fordi man forenkede lidt på de støvede dogmer. Man kan ikke fortsat opretholde dette organisationsvirvar blot for levebrødet skyld, men der ligger desværre her en anstødssten til en virkelig tiltrængt ændring af forholdene.

Men først og sidst må enhver arbejder, funktionær og tjenestemand forstå betydningen af den indflydelse, de vil få ved at samles. Solidaritet er stadig en vigtig grundsætning.

Sverige får verdens stærkeste lokomotiv

En 35 m lang maskine på 7.500 hk til malmbanen

Sveriges statsbaner fører nu med hensyn til den stærkeste maskinkraft i verden. Firmaet ASEA har netop bygget et lokomotiv på ikke mindre end 35 meters længde. Det er blevet præsenteret på Stockholms centralstation i overværelse af teknikere og generaldirektør Erik Upmark, Statens Järnvägar, som udtalte sin uforbeholdne beundring og anerkendelse for denne kæmpe, som vil blive indsat på den vigtige malmbane i nord.

I stedet for at anlægge dobbeltspor her, har man valgt at forstærke akseltrykket og bygge nye vogne med større lastekapacitet. Kæmpelokomotivet vil blive efterfulgt af to andre om kort tid. De bygges af ASEA i samarbejde med svenske statsbaners værksteder i Motala og Nydquist & Holm i Trollhättan. Her er lokomotivets dimensioner: 35,2 m over pufferne, drivhjulsdiameter 1.530 mm, el-udrustningen vejer 69 ton, totalvægten er 258 ton, der er 12 drivaksler på ca. 19 ton, maksimalfart 75 km/t og kraften 7.500 hk.

Lokomotivet er tredelt sammenkoblet, og den midterste del har ingen førerplads og strømaftager. På maskinens to andre del findes to strømaftagere. Hver del af kæmpemaskinen har to motorer og fire drivaksler, altså ialt seks motorer og 12 aksler, og den får betegnelsen litra Dm 3.

Foreløbig har Sveriges statsbaner bestilt tre af denne maskintype, der indsættes på prøvekørsel på malmbanen. Deres fulde trækraft i starten er på ca. 80 tons. Ved prøven viste det sig, at kæmpemaskinen med lethed trak et malmtog på 4.900 tons. Det er mere end noget andet europæisk lokomotiv kan præstere. De svenske baner har nu plan om at udbygge malmbanens spor, så de vil kunne tage et endnu højere akseltryk. I det hele taget er der på denne bane sket en betydelig udvikling i de sidste fyre år på grund af dens meget store samfundsmæssige betydning for Sverige. I 1920'erne blev

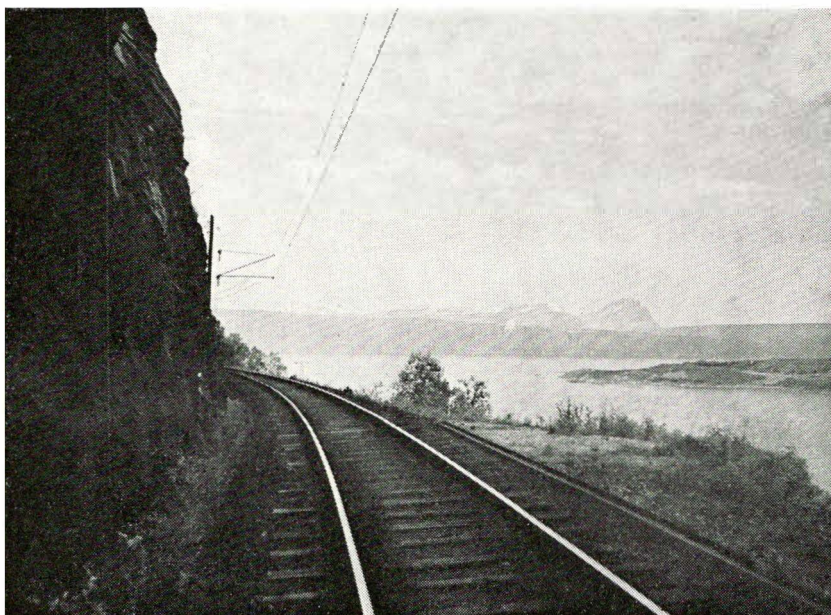
togvægten på strækningen Kiruna, Sveriges vigtige malmcenter, til Narvik øget til 2.000 tons. I Halvtredserne satte man kapaciteten yderligere i vejret, da man anskaffede lokomotivet litra Dm, der kunne fremføre tog på 3.200 tons. Det bestod af to sektioner med hver fire drivaksler, og der er altså viderebygget på denne konstruktion, indtil man nu er nået til at bygge verdens stærkeste og længste lokomotiv.

Sammenligner man med et normalt godstog i det øvrige Sverige, ligger vægten her normalt på højst 900 tons og med maksimalt 60 vogne. Det svarer til en toglængde på godt 600 meter. Et malmtog med en vægt af 3.200 tons er på grund af vognenes kapacitet godt 400 meter langt og har altså en høj vægt pr. meter. Lasteevnen svarer til ca. 200 vogne i et normalt godstog. Det er svenske statsbaners hensigt at ombygge malmbanen til endnu højere akseltryk.

Med hensyn til det rent tekniske adskiller Dm 3-lokomotivet sig ganske fra de principper, der er anvendt for el-lokomotiver andre steder i verden. Den svenske kæmpemaskine har mange interessante finesser, bl.a. er der overalt kuglelejer og gummikoblinger i kraftoverføringssystemet og på flere andre områder er det enestående i sin konstruktion.

– Vi synes, det er et godt lokomotiv, nøjedes chefen for ASEA, direktør Åke Vrethem, beskedent med at sige ved præsentationen. Vi tilrettelægger en øget malmtransport, sagde generaldirektør Upmark, og dette lokomotiv er et led i planen.

Ved Rombaksbotn, en fjordarm, som strækker sig ind gennem Norge næsten helt til den svenske grænse, har man planer om at bygge en suppleringshavn til havnen i Narvik. Vanddybden er stor, og ved at spare at køre mange kilometer helt til Narvik kan man yderligere aktivisere banen.



Et typisk billede fra Narvik-banen – man ser, hvor banen smyger sig langs den stejle, tilhuggede fjeldvæg.

Ny færge på Øresund

Ved en sejlads på Øresund den 15. juni præsenterede statsbanerne en ny dieselelektrisk jernbane- og automobilfærge for en indbudt kreds. Hermed får statsbanerne en tiltrængt forøgelse af sin skibs- og færgeflåde og for Helsingør-Hälsingborg overfarten, hvor den nye færge skal indsættes, betyder dens tilkomst en betydelig forøgelse af kapaciteten på overfarten, hvor man nu disponerer over 6 skibe, som i uafbrudt kæde pløjer sundet mellem Helsingør og Hälsingborg bærende sin last af passagerer, jernbanevogne og automobiler.

Færgen, som er den første nybygning A/S Svendborg Skibsværft har leveret til Danske Statsbaner, løb af stabelen den 20. januar 1960, og blev navngivet af fru søfartschef Ø. Bech og fik navnet »Hälsingborg«.

Færgen har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	80,90 m
Længde i vandlinie	79,15 »
Længde udvendig på fender	13,38 »
Dybgang, lastet	3,60 »
Effektiv sporlængde	76,20 »
Elektromotorernes hestekraft	2×1300 hk
Prøvetursfart	12,5 knob

Færgen er bygget som et helsvejst stålskib, idet dog forbindelsen mellem spanter og yderklædning er nittet; den er bygget til Bureau Veritas klasse. Div. I. 3/3 P.I.I. »Glace« A. & C.P. og i overensstemmelse med kravene i den internationale sikkerhedskonvention af 1948 samt i overensstemmelse med dansk lovs fordringer for føring af 1000 passagerer.

Færgen har dobbeltbund i hele sin længde, og er forsynet med ialt 7 vandtætte skodder; de i de vandtætte skodder anbragte døre er indrettet til at kunne lukkes hver for sig og alle på een gang ad elektrisk vej fra en central i forreste styrehus, og kan ligeledes ad mekanisk vej åbnes og lukkes fra begge sider af skoddet; når dørenes lukning er sket

fra centralen på broen, vil de automatisk lukke sig igen, såfremt de åbnes for passage på stedet.

Færgens vogndæk er forsynet med et gennemgående spor med en største effektiv sporlængde på 76,20 m og en fri gennemkørselshøjde på 4,70 m, således at også de allerstørste lastbiler og busser kan overføres; uden jernbanelast vil færgen kunne overføre ca. 60 biler.

Færgen er i hovedsagen indrettet og udstyret som m/f »Helsingør«, og også i det ydre vil de to færger ligne hinanden.

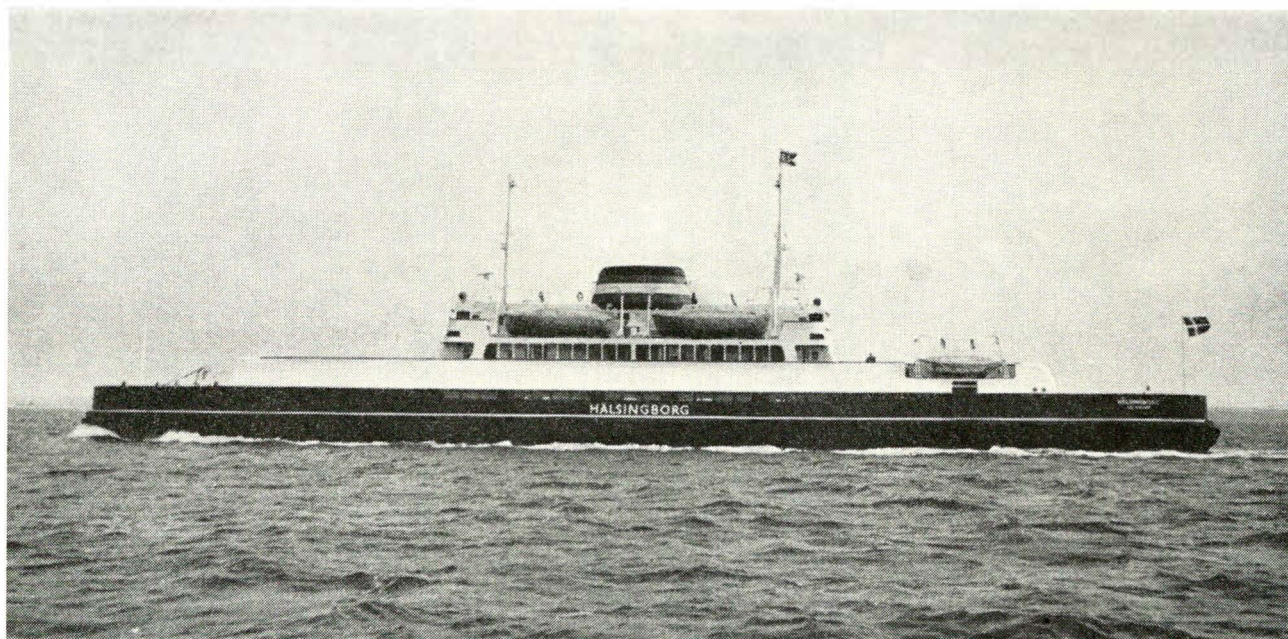
På dækket under vogndækket er der agten for maskinrummet indrettet aptering for maskinofficerer, matroser, fyrbødere og restaurationspersonale.

Umiddelbart foran maskinrummet findes et moderne indrettet stirrids og opvaskerum samt et stort kølerum.

I de to store saloner, som ligeledes ligger foran maskinrummet, er der indrettet siddepladser til ialt 131 passagerer. Vægpanelerne i de to saloner er udført i naturtræ (teak og oregon-pine), og sofaer og stole er betrukket med et specielt vinyl-betræk.

Helt forude findes en hall, som agterefter har forbindelse med salonerne og forefter står i forbindelse med ekspeditions- og opholdsrum for dansk og svensk told. Vægpaneler i besætningskamre, nedgange og hall er overalt beklædt med plasticlammel i moderne og lyse farver, medens gulvbelægningen overalt i færgen er udført af vinyl-fliser.

Fra vogndækket kommer man ad ialt 4 trapper op til de to promenader, der er forsynet med opklappelige vinduer, således at det vil være muligt at opholde sig her hele året uanset vind og vejr, når vinduerne er lukket ned, medens man om sommeren kan nyde søluften, når vinduerne er lukket op.



På promenadedækket findes endvidere 2 store og rummelige kiosker for henholdsvis chokolade og tobak. De to promenader står i forbindelse med hinanden ved en tværskibs trappe op over båd-dækket.

På båd-dækket er der i begge ender et styrehus, der er udstyret med de nyeste, navigatoriske hjælpemidler, såsom radar, ekkolod m.v. Her er endvidere central for lukning af vandtætte døre, brandmeldeanlæg m.v. I båd-dækshuset er der endvidere radiatorer, nøddynamor, ventilatorrum, opræksrum samt kamre for dæksofficerer. Såvel båd-dækshus som master og skorsten er bygget af søvandsbestandigt aluminium.

Færgeren er i lighed med nuværende færger ved Helsingør overfarten udstyret med et meget effektivt brandslukningsanlæg, der dels består af et vandlukningsanlæg med talrige brandposter på samtlige dæk, og dels af et skumslukningsanlæg med centralanlæg på båd-dæk og med ledningsnet til brandposter på hele bildækket samt i motorrum.

Foruden nævnte slukningsanlæg forefindes transportable ildslukkere fordelt overalt i færgen.

Fremdrivningsmaskineriet er som på m/f »Helsingør« diesel-elektrisk og bliver det kraftigste maskinanlæg på Helsingør overfarten.

I hver ende af færgen findes en elektrisk fremdrivningsmotor, udført som dobbeltmotor af Thrige's fabrikat. Hver fremdrivningsmotors effekt er på 1300 hk ved 225 o/m.

Effekten leveres af ialt 9 dynamoer (7 stk. 250 kw og 2 stk. 230 kw); heraf kan 6 dynamoer samtidig anvendes til fremdrivning, medens 3 dynamoer afgiver strøm til nettet; de 9 dieselgeneratore er af Frichs fabrikat (type 6185 CO 370 hk 750 o/m).

Jernbane må kæmpe med orkaner

Som regel er årsagen til en jernbanes svigtende økonomi nedgang i godsmængde og passagerantal. Men der findes andre steder i verden baner, som må regne med vejrforholdene på udgiftssiden. Dette er således tilfældet med jernbanerne i Australien, og her i særlig grad gælder det »North Australia Railway«. Den store ø har fire jernbaneselskaber i det samarbejdende Commonwealth Railways og foruden det nævnte selskab Trans-Australian Railways, Central Australia Railway og Australian Capital Territory Railway.

Det nordlige jernbaneselskab må regne med betydelige udgifter til skader forårsaget af uvejr og tyfoner, frygtelige hvirvelstorme, der ødelægger dæmninger, banelinier og andre anlæg. Derfor kører nord-banerne med underskud, som ville have været betydeligt større, hvis ikke det var lykkedes at nedskære driftsomkostningerne. Det sidst offentliggjorte regnskab for »North Australia« viser et underskud på 93.000 australske pund eller omkring 15 mill. kr. Efter hjemlige forhold, forekommer dette tal måske ikke særligt stort, men der må regnes med, at de australske jernbaner er mindre selskaber. De har alle fire kun 2258 miles sporlængde ialt, og det mindste er Australian Capital Territory med en banelængde på kun fem miles.

De australske jernbaner har udelukkende diesel-drift. De råder over ialt 21 diesellokomotiver, hvoraf de 10 er på 1750 hk og resten på 1500 hk. Et mindre antal damplokomotiver udfører rangertjenesten.

Central Australia Railway har som særlig vanskelighed smalsporet bane at trækkes med på en del af strækningen. Derfor er omladning af godset nødvendig fra den smalsporede til den normale strækning, men man er dog nu i gang med at afskaffe smalsporet.

Græs-mad

Der er i tidens løb gjort mange forsøg på at bruge græs til ernæring, og som bekendt forsøgte Dr. Hindhede i sin tid at lade sin forsøgsperson spise græs, men det måtte han hurtigt opgive. Græs er ikke fordøjeligt i menneskemaver og indeholder desuden forskellige skadelige stoffer. Det samme gælder bladene fra løvtræerne.

I betragtning af det triste faktum, at mange millioner mennesker lever under sultegrænsen, ville det være et stort fremskridt, om man kunne omdanne de store mængder af *protein*, der findes i græs og løv, til spiseligt stof. Adskillige kemiske fabrikker har derfor gennemført forsøg med omdannelse af løv og græs til spiseligt protein. Et engelsk firma har nu fundet frem til en proces, der kaldes »impulse-rendering«. Råstofferne behandles gennem chockbølger, vibrering, centrifugering, opløsning, dehydrering m.m. Ad denne ret besværlige vej udvinder man færdigt protein-stof. Det er et fint pulver næsten uden lugt og smag. Pulveret kan ikke mugne og ikke blive harsk. Det kan bruges som tilsætning til suppe, brød og bagvarer, stuvninger og meget andet. Ligesom mælkepulver er det praktisk at opbevare og forsende.

Det engelske firma, British Glues and Chemicals, Ltd., har prøvet at fremstille det nye stof af flere forskellige udgangsstoffer. Der var meget stor forskel i ydeevnen. Jordnødder gav ikke mindre end ca. 225 kilo protein pr. ton, medens græs kun gav ca. 25 kilo pr. ton. Endnu er fremstillingsprisen temmelig høj, nemlig ca. 3 kr. kiloet, (hvilket dog ikke er afskrækkende i forhold til prisen på kød). Dog menes prisen at kunne nedsættes betydeligt ved samtidig udvinding af en række biprodukter (olie, klorofyl o.a.).

Sultens bekæmpelse er sikkert verdens vigtigste problem næst efter fredens opretholdelse. – Det er derfor glædeligt, at man søger at løse mad-problemet ad nye veje og at finde nye fødemiddel-kilder, som virkelig kan stille store mængder råstoffer til rådighed. Hertil hører i første række de uudtømmelige mængder proteinstoffer i havene, som man nu forsøger at udvinde på forskellig måde. Nu prøver man altså også at omdanne græs og løv til spiselige stoffer. Det bliver altså muligvis videnskaben, der kommer til at løse vore vigtigste sociale og politiske problemer, således som videnskaben allerede har løst vore energi- og kraftstofproblemer. Ethvert fremskridt på dette område må derfor hilses med glæde og imødeses med forventning.

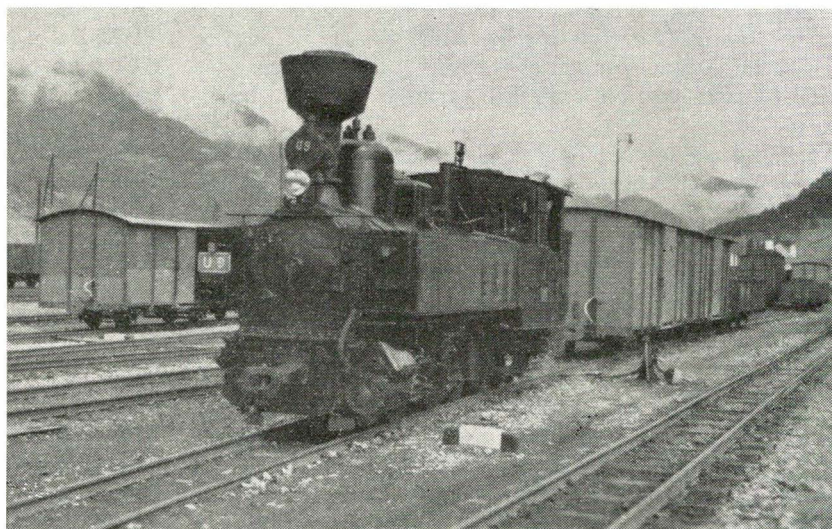
Glimt fra en Østrigstur



Afsnit II

Foto »Dan«

*En af de så typiske U-maskiner
OCI T.*



Er der meget nyt og interessant at se angående de normalsporede baner i Østrig, så er der dog ingenlunde mindre ved de smalsporede, og disse baner har endvidere en egen charme over sig, ja jeg kan vist godt driste mig til at sige, at her lever jernbaneromantikken endnu. De fleste af disse baner løber endvidere igennem meget smukke egne, ofte i vanskeligt terræn, og det gør dem jo absolut ikke mindre seværdige. Nu er dette jo ikke en turistrejsebeskrivelse, selvom turens egentlige formål var at se landet og ikke kun dets jernbaner. Jeg vil derfor holde mig til at fortælle om de jernbaner, jeg har set og benyttet på min vej og ikke for skønheds skyld rose den ene egn eller by frem for den anden.

De fleste af de smalsporede baner i Østrig benytter 760 mm sporvidde. Det kan synes meget smalt; men det

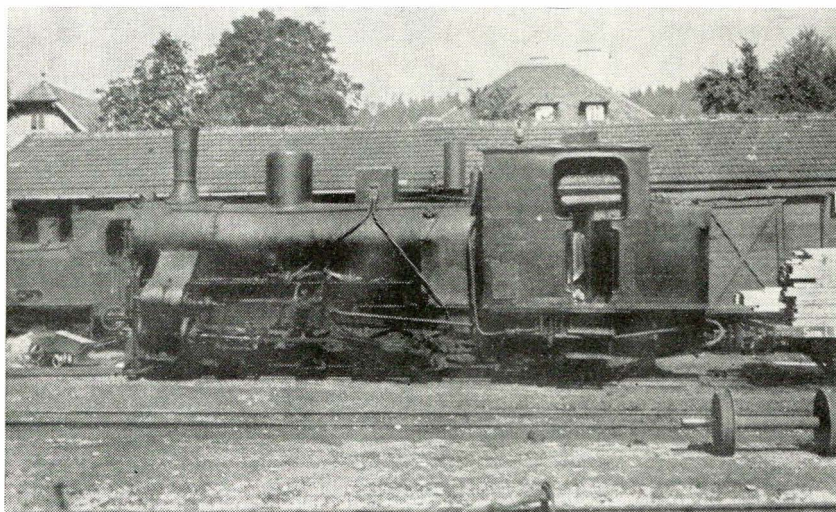
er forbavsende, hvor rummelige og bekvemme disse vogne kan være og kørslen ligeledes behagelig – trods mange træsæder. Farten, der vel ligger omkring 40–50 km/t, mærkes livlig og absolut ikke som snegefart. Sporet på de fleste af disse baner er ret kraftigt og ligger godt ofte i skærver. Nogle af banerne har store, meget kraftige truck-godsvogne beregnet til 20 tons last, andre benytter af hensyn til akseltrykket 3 akslede vogne. De fleste af personvognene er ældre 2 akslede vogne med åbne endeperroner; men også moderne stål-boggievogne findes. De fleste af de smalsporede baner er 100 pct. dampdrevne, et par dog elektrificerede, men kun få har diesellokomotiver eller motorvogne i drift. En forespørgsel forskellige steder gav det omtrent enslydende svar, at disse ikke er driftssikre nok og derfor for

dyre i drift – kullene her er jo heller ikke så dyre, som hos os.

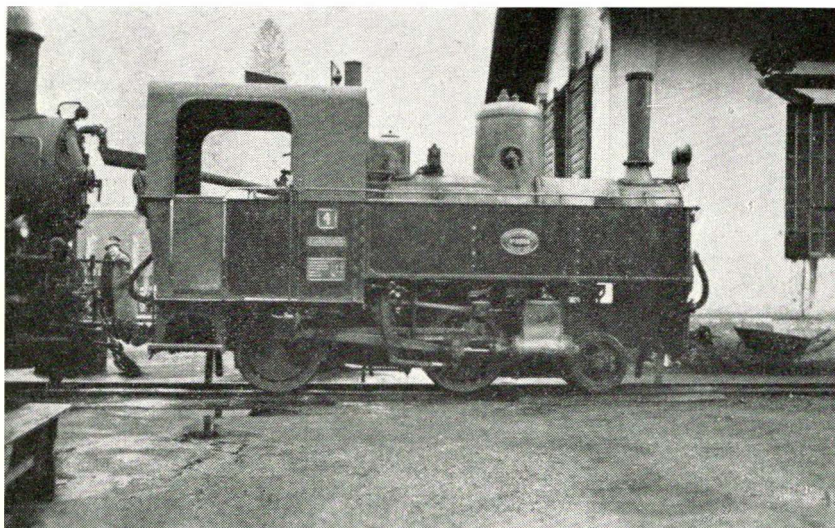
Mange baner har dog haft motorvogne; men disse er nu blevet for gamle og derfor kasserede. – Næh, man holder sig til dampen, det ved man, hvad er.

På spørgsmålet om banernes økonomi svarer man, at selvom de fleste måske nok giver underskud, så har de alligevel så store transporter, at de ikke kan undværes, hverken i person- eller godstrafikken. De smalsporede baner i Østrig giver derfor ingenlunde indtryk af at køre »på pumperne«, som vi danske måske ville vente.

En af de kendteste baner i Østrig er Zillertalbahn – der altså er smalsporet. Det er en udpræget turistbane, og derfor behøver jeg vel ikke at fortælle, at turen er smuk? Banen går langs en flod helt ind i bunden



*Den meget kraftige OEO T fra 1930,
der vandt de 16 minutter.*



Et af Zillertalbanens første loko.
Bygget i 1905.

af Zillertal til en lille by Mayerhofen, 37,7 km fra Jenbach. Denne bane kører rigtige persontog, hvorimod mange af de mindre turistprægede baner nærmest kører bumletog – rangerer undervejs, læsser gods ind og ud. Iøvrigt har denne bane af hensyn til turister indsat et fint og hurtigt motortog med spisevogn o.s.v. og meget bekvemme vogne.

Fra Jenbach, der er statsbanestation mellem Innsbruck og Salzburg, udgår også en tandhjulsbane, som nok er værd at prøve, men herom senere.

Indtil september 1957 gik hele Østrigs morsomste og smukkeste smalsporbane fra Salzburg til Bad Ischl – nemlig S.Kg.LB = Salzkammergut Lokalbahn – men det er nu en rutebil. Ak, ja.

Man kan være så glad ved rutebiler, man være vil, *alle*, der har kørt

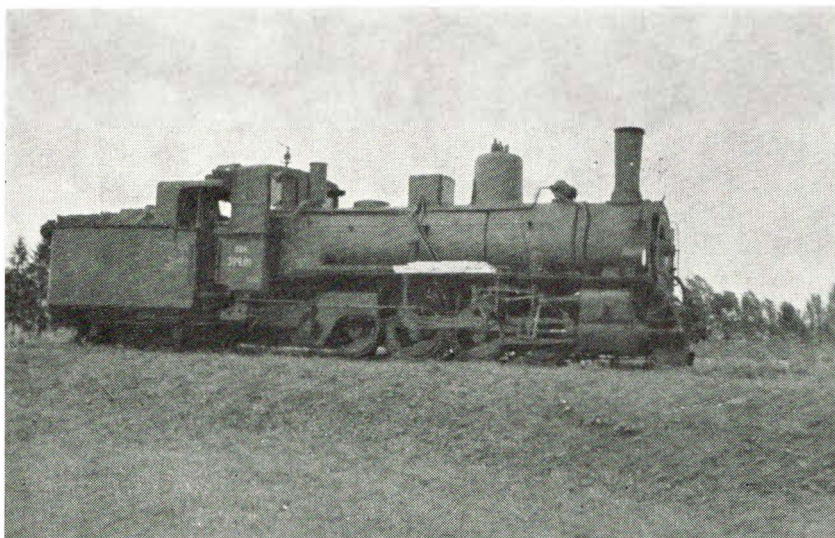
med S.Kg.LB., beskriver dette som en oplevelse og alle, ikke mindst turisterne, savner banen. En rutebiltur kan slet ikke sammenlignes med det morsomme lille damptog, der ligesom hørte med til egnen Salzkammergut.

Om Salzburgbanen findes en sang, der nok er mange østrigsrejsende bekendt »Zwischen Salzburg und Bad Ischl preift a liebe kleine Eisenbahn, raucht ein bissl, jefaucht ein bissl und dann taucht sie wieder an ...«. Nu er det en saga blot.

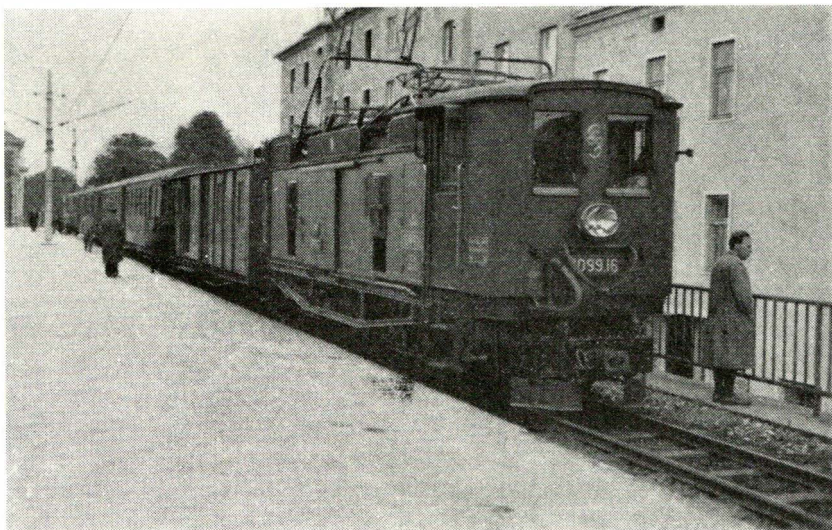
Forvilder man sig som jeg ud i de mindre turistoverrendte egne af landet og kommer til Unzmarkt, må en tur med smalsporbanen Unzmarkt–Monterndorf (77 km) absolut anbefales. Knap halvvejs ligger en ualmindelig smuk lille by Muran Stolxople, og herfra får banen karakter af en ren bjergbane – sidste del af turen er simpelthen fantastisk –

Monterndorf ligger 1116 m over havet. Denne bane bruger som mange af de øvrige smalsporbaner hovedsagelig en tendermaskine, type U, med hjulstillingen OC1. Det er en på alle måder velegnet maskine. Mange af disse er nu forsynet med overheder og nogle også med cylindre med rundglidere. De fleste af typen er bygget i årene fra cirka 1900 til 1920. Til svære tog på bjergstrækningen havde man dog ved denne bane 2 store OEO koblede tendermaskiner fra 1930; moderne, med rundglider, overheder og besynderlig nok udvendigt anbragte rammer. At disse kolosser kunne bestille noget, fik vi på hjemturen bevis for, da vi med den ene indvandt en forsinkelse på 16 minutter med et tog på 360 tons!

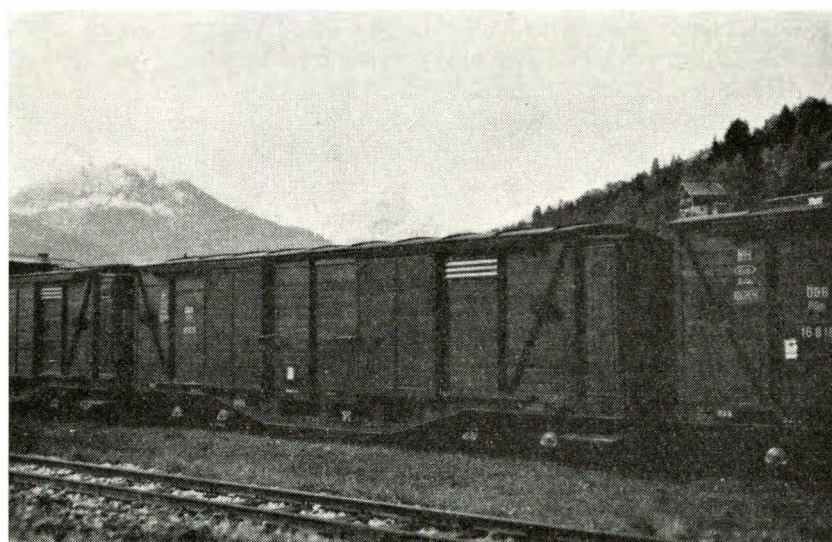
En køretur pr. smalspor langs jerntæppet hørte også med til mine oplevelser i Østrig, og der hvilede



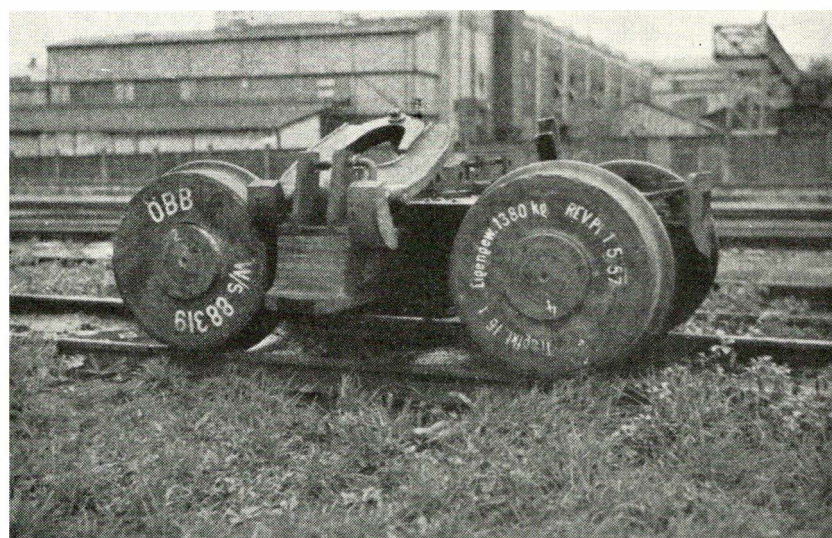
ODO-loko på jerntæppebanen
»Gmünd–Alt Nagelberg«.



Elektrisk drevet moderne smalsporbane.



Smalspor truck-godsvogne med 20 tons bæreevne.



Transportør for normalsporede vogne på 760 mm spor – en sådan anbringes under hver hjulaksel.

en særegen stemning over denne tur. Turen gik fra Wien til Gmünd, der er grænsestation mod Tjekoslovakiet, og hvorfra den smalsporede bane Gmünd–Alt–Nagelberg–Litschou (25 km) udgår. Her skal lige indskydes, at under ophold i Wien må et besøg på det tekniske museum, der også rummer jernbanemuseet, absolut anbefales.

Netop som jeg ankom til Gmünd, ankom også et tjekoslovakisk godstog med blot 2–3 vogne, og jeg kunne selvfølgelig ikke nære mig for at knipse lokomotivet, hvad den østrigske stationsforstander absolut ikke var tilfreds med – tjekoslovakkerne derimod havde intet at indvende. Nå, jeg slap med skrækken, og lidt efter startede turen langs jerntæppet. Tøget blev denne gang trukket af en for smalsporede baner overordentlig stor maskine, nemlig en 0D0 koblet med almindelig 3-akslet tender. Tenderen havde iøvrigt mod førerhuset opbygning og tag, så maskinen også var anvendelig til baglænskørsel. Næsten alle smalsporsmaskiner i Østrig er forøvrigt tendermaskiner, denne var en af de meget få undtagelser, jeg så. – Vi havde ikke kørt længe, før vi bogstaveligt talt svingede ind ved siden af »jerntæppet« og kørte langs dette i en afstand af ca. 50–100 m, vel ialt lidt over 2 km. Det var, som man havde kørt et »jerntæppe« – et stort, meget stort pigtrådshegn; med korte mellemrum var anbragt vagttårne, hvori stod soldater og pegede med maskingeværer. – En underlig beklemmt stemning lurede over hele denne egn. Man blev betragtet med den største mistro, og først da værten på den lokale kro spurgte, hvor jeg var fra, og jeg svarede Danmark, lyste alle op i et stort smil. Jo, danskere var skam velkomne hernede.

»Dan«.

Lønninger før og nu

Jeg ved ikke, hvor mange der egentlig er klar over, hvordan det står til med lokomotivpersonalets aflønning i dag, men jeg skal kort ridse op efter bedste overbevisning den kvartårslige aflønning set i modsætning til remisehåndværkere på ren formiddagstjeneste.

1943 hvk. løn	1.053
lokofb. yngste løn	1.120 + 67
1960 hvk. løn	4.394
lokofb. yngste løn	3.375 ÷ 1019
lokof. ældste løn (12. lkl.)	4.401 + 0007

Personlig synes jeg, disse tal taler for sig selv, og er en direkte hån mod foreningens medlemmer. Hvad mener bestyrelsen og repræsentanter rundt om i landet, skal dette være permanent?

Georg Härtel, lokomotivfører, Hgl. mdt.

Maskine før menneske

Efter at have læst lederen i D.L.T. nr. 12, kan jeg ikke lade være at fare i blækhuset. Det er så sandt så sandt, at tendensen går i den retning, at maskinerne sættes før mennesket.

Kørselsfordelingerne, og ikke mindst for My-turenes vedkommende er efterhånden sådan, at man skulle tro, det var robotter, der skulle køre med maskinerne. Det forhold med at komme hjem om morgenen, efter at have kørt hele natten, og så møde igen til midnat hører ingen steder hjemme. Hvornår kan man hvile ordentlig ud, da det jo tilnærmelsesvis slet ikke er den samme søvn, man får om dagen som om natten?

Efter at have talt med mange lokomotivførere fra forskellige depoter, der ikke er mere end 50 år gamle, og fuldstændig har tabt arbejdslysten og arbejdsglæden, vil jeg indtrængende anmode administrationen om at lægge kursen om, for med en stab af sure og tvære medarbejdere går det aldrig.

Vi lokomotivmænd får hvert år til køreplanskiftet en overenskomst med distriktet angående vort arbejde til næste køreplanskifte; men se om den nogensinde holder. Der går aldrig ret lang tid, inden der kommer rettelser, af og til i positiv retning, men i langt de fleste tilfælde i negativ retning, således at man strammer tjenesten yderligere, som igen går ud over lokomotivmandens sparsomme fritid.

Det er efterhånden blevet sådan, at en lokomotivmand kun kan hellige sig sit arbejde ved D.S.B., uden at kunne deltage i noget i sin fritid, for da skal han slappe af, inden det igen går løs ad skinnevejen.

Efter at have læst en læges udtalelse i dagspressen, at efter 3 timers kørsel er reaktionsevnen nedsat med 30 pct., forstår jeg slet ikke, man fra administrationens side tør forlange udført de tjenester, man stiller op på papiret.

Mit håb skal være, at kursen fra administrationens side hurtigst bliver lagt om, så lokomotivman-

den igen kan møde på depotet med tilfredshed og udføre sit arbejde med arbejdsglæde til gavn for virksomheden D.S.B. Lkfb. N. K. Jensen, Århus.

Sommerens første kursus

Traditionen tro blev årets første kursus indenfor tjenestemændenes kreds afholdt af Fællesorganisationen DSB med kursusadresse: Statsbanernes feriehus, Knudshoved, og i tidsrummet 29. maj til 4. juni.

Ligeledes traditionen tro blev det et særdeles vellykket kursus, hvor arbejdet og det kammeratlige samvær på en gang var i højsædet og broderligt delte døgnets alt for sparsomme timer.

Fællesorganisationens kurser er altid interessante at gæste. Ganske vist er de, som indledningen fortæller, på væsentlige og meget vigtige områder fastlagte i en god og sund tradition, men så snart man kommer til det vigtigste i hele kursusopbygningen, selve arbejdsprogrammet, møder man et udsyn og en lyst til at prøve nye veje, der virker forfriskende på den, der ligesom ser det hele udefra.

Dette års kursus var fællesorganisationens 25., og det kom i lysten til at prøve nyt ikke til at stå tilbage for sine 24 forgængere. Hele kursusrammen var bygget op over en foredragsrække, spændende over emner som: markedsplanerne, statsbanerne i dag og fremover, rumfart, septemberforlig, kooperation og så videre, og over alle disse foredrag blev det egentlige gruppearbejde herefter gennemført med en afsluttende generaldebat med foredragsholderen.

Denne form for behandling af foredragsemner vil sikkert være kendt af de fleste. Vi har selv på vore kurser benyttet den i flere tilfælde, men dog kun indenfor enkelte og skarpt afgrænsede interesseområder. Her var som nævnt hele kurset bygget op på metoden: foredrag, gruppedrøftelse og generaldebat, og det var glædeligt at se den gode afvikling, hele kurset fik.

Der var ikke forud for kurset stillet egentlige opgaver til deltagerne, idet man blot havde henstillet, at man, ud fra den tilsendte foredragsliste, søgte at tilegne sig den størst mulige indsigt i de opstillede emner. Det er såvist en ret fri form at møde til kursus på. De opstillede emner var jo ingeniørlunde af de lettest tilgængelige for et forudgående selvstudium, og for den, der skriver disse linier, syntes det mere opportunt ved denne form for kurser, dersom man også har hånd i hanke med arbejde, der må kræves af den enkelte kursist forud for kurset.

Som afslutning på det vellykkede kursus blev afholdt en middag, der, foranlediget af jubilæet, var gjort ekstra festlig. Der blev her udtalt mange anerkendende ord om Fællesorganisationens oplysningsudvalg, og den form kurserne var tilrettelagt på. Gæster fra samarbejdende organisationer deltog med glæde i denne hyldelse, ligesom der blev overrakt erindringsgaver.

Et vellykket kursus var hermed afsluttet. Det kom med sit runde tal til at stå som en værdig afslutning på den første kvarte sekel, alt i alt et kursus, der tjener Fællesorganisationen til ære. j.

Jernbanefolkenes nye hus i Washington

★

*Det nye hus indviet den
31. marts i nærværelse af en
meget repræsentativ
forsamling*

★



Vi har tidligere, DLT nr. 5, 1960, bragt en omtale af det nye hus, en række amerikanske jernbane-organisationer har rejst i Washington D.C. til et hjem, først og fremmest for ugebladet »Labor«. Det er især lokomotivfolkene forskellige grupper, der har stået i spidsen for arbejdet med rejsningen af det nye hus.

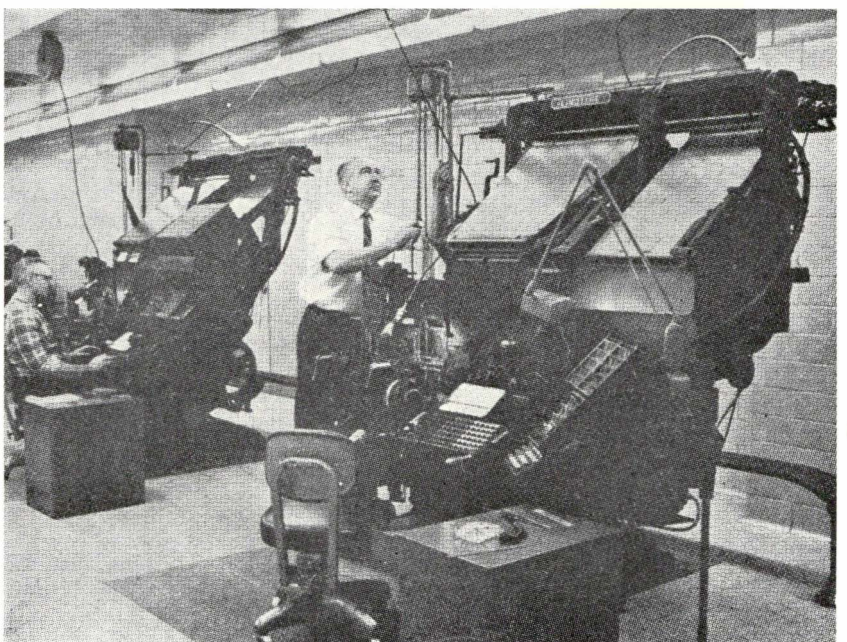
Den 31. marts blev huset indviet, beretter jernbane-tidsskriftet »Brotherhood of Maintenance of Way Employes Journal«.

Vi bringer her et par fotos fra indvielsen.

Øverst: Amerikas arbejdsminister James P. Mitchell murer »hjørne-stenen« ind i huset. Stenen bærer datoen »31. marts 1960«. Stående fra venstre ses AFL-CIO præsidenten Georg Maney, præsidenten for Jernbanemændenes Association G. E. Leighty, dernæst den demokratiske senatsmajoritets leder Lyndon Johnson og endelig Sam Rayburn, præsident i Repræsentanternes Hus.

I midten: Fra venstre. Michael Fox, præsident for jernbanefolkene afdeling i AFL-CIO i samtale med senator Stuart Symington og præsidenten for jernbane-kontoristernes broderskab Georg Harrison og præsident H. C. Crotty.

Nederst: Et parti af maskinsætteriet med de store Linotype-sættemaskiner.



Trans-Europa-ekspresser hurtigere og med el-strøm

Det ser ud til, at el-strøm vinder stadig større indpas på verdens jernbaner, og efterhånden som der bliver opført atomkraftværker, er det sandsynligt, at dieseldriften, som er anden etape i banernes drivkraft efter de dyre kul, vil blive afløst af elektriciteten. Ganske vist kræver omstillingen hertil meget store udgifter ved anlæg af el-master og ledningsnet, men en række jernbaners teknikere skal have udregnet, at elektriciteten i det lange løb bliver den billigste driftsform. Ingen kan jo heller spå noget om, hvor længe verdens oliekluder vil kunne klare det kolossale forbrug.

Dette har bl.a. Schweiz taget i betragtning, og forbundsbanerne dernede overdrog for et par år siden tekniske eksperter inden for elektronindustrien at konstruere nogle motorer, som var i stand til under togkørsel at omstille til fire forskellige strømstyrker. Opgaven blev løst med henblik på anskaffelsen af nye TEE-tog, Trans-Europa-Ekspresser, som skulle køre fra Frankrig, gennem Schweiz til Italien og tilbage.

De schweiziske forbundsbaner har nu fire sådanne første klasses ekspresser under bygning. De skal være færdige til sommerkøreplanen 1961. Hvert tog består af 5 vogne. Det ene togsæt skal køre strækningen Zürich-Milano gennem Sct. Gotthardtunnelen på fire timer, mens det andet togsæt kører Paris-Milano gennem Simplontunnelen på ca. 8 timer. I Frankrig er der mellem Vallorbe og Dôle 25 kw, 50 hz vekselstrøm, mellem Dôle og Paris 1500 volt jævnstrøm, i Schweiz 15 kw, 16% hz vekselstrøm og i Italien 3.000 volt jævnstrøm.

Elektroteknikerne fandt ud af, hvordan sagen skulle klares, og Schweiz bliver nu det første land i verden, der har løst dette strømproblem. De fire jævnstrømsmotorer i hvert af de nye TEE-tog skal yde ialt 2500 kw, og vekselstrømmen bliver omformet på en Silizium-ensretter. For at motorvognene skal kunne køre på alle strækninger Paris-Schweiz-Milano, har det været nødvendigt at indbygge fire forskellige strømaftagere i vognene.

De nye schweiziske TEE-tog vil få tre personvogne med midtergang og 42 siddepladser i hver vogn, toiletter og bagagerum, en spisevogn med bar og en maskinvogn, som også rummer køkken og personaleafdelinger. Togenes længde bliver 122,8 meter og vægten ca. 244 tons. De indsættes som nævnt fra sommeren 1961 og vil køre maksimalt 160 km i timen. Det er betegnende at se, at de schweiziske forbundsbaners ledelse regner med hurtigere toggang og større komfort. Det vil blive nødvendigt i konkurrencen med andre transportmidler. De nuværende TEE-tog i de fem europæiske lande, som har dem, kører maksimalt 140 km/t.

Nu, hvor Tyske Forbundsbaners elektrificering er så vidt fremskreden, er der ingen tvivl om, at man også her må forberede overgang til elektrisk drevne TEE-tog, og i så fald følger Østrig og Ita-

lien også med. De kommende år vil vise et stort fremstød for elektrisk drevne ekspresser på en række af Europas hovedlinier. Desuden arbejder baneadministrationer med planer om også at indføre 2. klasse på de meget hurtige TEE-tog.

Schweiz' forbundsbaner har iøvrigt nylig bestilt 10 elektriske rangerlokomotiver beregnet til at køre på fire strømsystemer, og disse maskiner skal stationeres i Genene, Chiasso, Basel og Vallorbe. De hidtidige schweiziske gasturbine-lokomotiver skal ombygges til el-drift, så de kan anvendes til tre forskellige strømstyrker.

Af andre nyheder fra Schweiz kan nævnes, at ilgods- og levnedsmiddeltog nu kører med hundrede km's fart på hovedlinierne, og dette tillader også en hurtigere afvikling af transittrafikken med person-tog.

Endnu kører over hundrede gamle damplokomotiver i rangertjenesten i det stærkt elektrificerede land. Disse maskiner er alt for dyre i drift og vil blive erstattet af diesel- eller elektriske lokomotiver. En ny serie på seks dieselmaskiner er for kort tid siden taget i brug i Zürich og Basel. De har en otte cyl. firetakts motor på 600 hk og el-bremse ved siden af tryklufsbremsen, hvorved man undgår både et for stort slid på bremseklodser og mindre bremsestøv. Maskinerne er 9,9 m lange over pufferne, akselafstand 4,0 m og maksimal fart 65 km/t.

Tredive liggevogne, som blev bestilt i efteråret, bliver sat ind ved sommerkøreplanen i forbindelser til Italien og Østrig. Disse vogne har 9 kupeer med hver otte siddepladser – man er åbenbart her gået bort fra den europæiske bestemmelse om så vidt muligt kun seks siddepladser i hver kupe – men til gengæld er der om natten seks liggepladser i kupeerne. Hver vogn har to toiletter og vaskerum. Vognenes mål er den internationale godkendte for 2. klasse, og som noget nyt forsynes de med korte harmonika-gennemgange af gummi.

På den smalsporede Brünig-jernbane har i nogen tid været gjort forsøg med automatisk kobling på midt-puffer. Denne ordning vil nu blive indført i togene i Zürichs el-nærtrafik. Så godt som alle hurtigtog på hovedstrækningerne har nu enmandsbetjente lokomotiver, og det betyder, at der er indført 46 timers arbejdsuge for lokomotivmændene.

I den seneste tid er godstrafikken steget stærkt på de schweiziske baner, særlig på St. Gotthardlinien. I det sidste regnskabsår var de vigtigste transporter således kul og koks med 3,1 mill. ton, jern og stål 2,2 mill. ton, olie 1,8 mill., cement 1,6 mill. og korn 1,1 mill. ton.

På forskellige strækninger er netop udført prøvekørsel med nye dieselelektriske lokomotiver, akselsystem Co'Co', som schweiziske fabrikker har bygget til Rumænien.



Opmærksomhed frabedes

Enhver form for opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

Th. Mortensen, lokomotivfører, Struer.



Forflyttelser efter ansøgning pr. 20/6-60.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

K. A. Jensen (Juul), Kolding, til Ålborg.

P. F. Pedersen, Fredericia, til Kolding.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1/7-60.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

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

T. L. Hansen, København Gb., til Korsør.

V. V. Sørensen, København Gb., til Ålborg.

Afsked.

A. R. Dybvang, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/8-60).

H. C. Petersen (Nyraad), Helsingør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/8-60).

Dødsfald blandt pensionister.

Lokomotivfører Vilh. Hansen, Villa »Rota«, Fjordsvej 7, Nyborg, er afgået ved døden d. 15/6-60.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/6-60.

Pensionerede lokomotivførere:

A. E. Martinsen, Vald. Sejersvej 59, 2. th., Holbæk.

N. T. Thorstensen, Godthåbsvej 46, Herning.

A. E. J. Mogensen, Niels Skovsvej 2, Mølholm, Vejle.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/7-60.

Pensionerede lokomotivførere:

P. Pedersen, Damgårdsvej 42, Bistrup pr. Birkerød.

J. K. Lokdam, Viborgvej 28, 1., Randers.

NYE ADRESSER

Struer afdeling:

Formandens navn og adresse rettes til: R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50.

SR § 3. Meddelelse til lokomotivføreren

På given foranledning har foreningen rettet henvendelse til generaldirektoratet for at få ændret bestemmelsen om underretning til lokomotivføreren ved ændringer i togenes størrelse m.v. på mellemstationer. Efter det nugældende får lokomotivføreren på udgangsstationen melding om togets størrelse m.v. skriftligt på formular S 8, medens ændringer på mellemstationer kun skal gives mundtligt. Dette kan give anledning til misforståelser, og det er derfor tiltrådt, at bestemmelsen ændres til, at nævnte formular S 8 også skal anvendes ved underretning om ændringer på mellemstationer. Rettelse til SR udsendes til efteråret.

Jernbane-esperantisternes 12. internationale kongres afholdtes i Helsinki, Finland, i tiden 10.-16. juni

Kongressens protektor var Finlands trafikminister, hr. Arvo Korsimo, og ærespræsident var generaldirektør, hr. Erkki Aalto.

Der var mødt delegerede og deltagere fra 18 lande, desuden var præsidenten for FISAIC, hr. Mollion, mødt som repræsentant for denne kulturelle federation, hvori esperantisterne er medlemmer.

Rapporter fra de forskellige lande viste, at Esperanto i det praktiske udbredes stærkt, især for det kulturelle og oplysende område. Flere landes jernbanestyrelser anvender nu Esperanto i sine køreplaner til forklaringer.

Til adspredelse var musik af jernbaneorkestre, korsang af både blandet- og mandskor, rytemegymnastik af unge damer, folkedans af unge fra Karelen, og et foredrag om »Finske Jernbaners Kamp mod Vinteren«, meget interessant.

Næste års kongres afholdes i Barcelona, Spanien, og i 1962 i Budapest, Ungarn.

Den 30. juli åbnes den internationale kunstudstilling for jernbanefolk i Budapest, hvortil er anmeldt kunst fra 8 deltagere fra Danmark. I september åbnes international fotokonkurrence i Wien, hvortil vi venter deltagere fra Danmark.

Johs. Christensen.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge M. Petri, Kastelsvej 1, København, er bortrejst fra 25. juli-19. august 1960 incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Heiberg, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale.

Konsultationstid: daglig kl. 13-14, lørdag dog kl. 11-12.

**Er De ikke medlem — skulle De se at blive det!
Henvend Dem til »Vejlekassen«s tillidsmand eller
Deres tillidsmand i Deres organisation.**

GRØNNEHAVEHUS

Nykøbing S . Tlf. 823

venter Dem hver dag i sommer. Vi serverer vor berømte **skovanretning**: 2 slags sild, afsk. hjemmelavet pålæg, 3 lune ting og ost kr. **6,75**. Det rigtige sted for firma- og foreningsudflugter, indtil 500 kuverter.

Musik og dans hver aften.

NB. Samme vært som KNABSTRUP KRO

Jernbanehotellet

NAKSKOV

*Far står selv i køkkenet
- dejlig mad, rimelige priser -
Vær. med pension: 16 kr.*

Telef. Nakskov 340 . Ny indeh.: H. Olsen

PHILIP W. HEYMAN $\frac{1}{2}$

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDUP 9566

Leverandør til feriehjemmet

HERNING

Den nye forretning i Smallegade byder velkommen - og tilbyder

alt i fjerkræ og høkræm

Det er i Smallegade 6 - det foregår

P. Wittrup - Telefon 1746

**Den lave butik
med de små priser**

Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen . Søndergade 9

Herning . Telf. 443

Alt i fugle, frø fisk og rekvisitter

»Amazone«

Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464

en forretning med liv i

La' rense har skiftet ejer

*Deres tilfredshed
vor bedste reklame*

★ **Uniformer til billigste pris**

H. C. Ørstedvej 54 . Telf. 2636

ESSO Service Station

Johs. Nøhr

FONNESBECHSGADE 16

Herning . Telefon 407

W. Østergaard . Herning Special Optik

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

Restaurant

V A R N A

Aarhus

Koncert

Dansemusik

Søndag: Matiné kl. 16

Telefon Aarhus 40400

Land- og Byboernes Møbelmagasin

Borgergade 74 . Esbjerg

Telefon Esbjerg 814-794

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder

Nørregade 7, København K

Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget

Ligeså **UUNDVÆRLIG**

jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

BRYNDUM MEJERI . Telf. Guldager 21

Udsalg i **ESBJERG**:

Islandsgade 38	Tlf. 7	Vardevej 15	Tlf. 1155
Strandvej 37	>> 164	Neptunvej, Sædding	>> 2102
Kronprinsensgade 22	>> 302	Darumvej 60	>> 2720
Grønnegade 20	>> 479	Strandvej Kirkevej 155	>> 5713
Norgesvej 18	>> 665	>> 157, Sædding	>> 5793
Frihedsvej 13	>> 1733	Nørregade 122	>> 1013

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

STRUER

$\frac{1}{2}$ **Struer Kulimport**

Tlf. 777

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse

Jyllandsgade 16, Telf. 322

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

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

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

Tlf. Aarhus 71214

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

Bispetervet . Aarhus

Tesalonen Telefon 23023

Butikken Telefon 21933

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalle 49. - Telefon 23079 - Aarhus

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 5 5105

KONSULTATION EFTER AFTALE

Dragerforeningen

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 feriehuset

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehuset

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

1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Dreengeekvipering

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Frødericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

1/2 RONDO RADIO

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

Byens største udvalg

i FJERN SYN

LOCKEY - Milano

