

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 18 . 20. SEPTEMBER 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



*Hvor De end bor  
i Danmark,*

køber De altid med fordel Deres

**RENAULT**



*Sandby* **AUTO** *og Cykle*  
FORRETNING

*Gerner Nielsen · Telefon Sandby 61  
Harpelunde St.*

## Uden udbetaling



Som ansat ved  
DSB  
kan De få en  
**beklædningskonto**  
til et beløb af

**600 kr.**

mod betaling af  
60 kr. pr. måned  
i 10 måneder

## J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

## Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER

*Alt i Betonvarer*

Ny, moderne

### RIMAS

Betonrørvibrationspresser

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

Karup 222



Spunsplanker i alle længder

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378

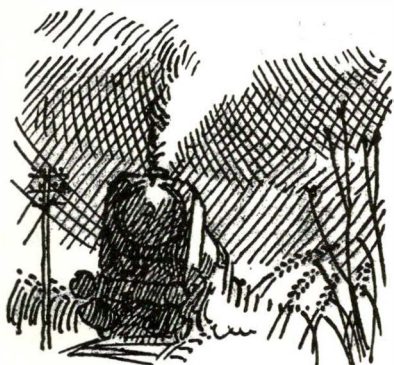
## Ved Østersøkystens paradis ved Marielyst Falster

Kun 1500 kr. i udbetaling for nye svenske  
blokhuse på 40 m<sup>2</sup>. Indeholder 2 sove-  
værelser, køkken, entre, toilet med træk  
og slip samt håndvask og stor opholdsstue.  
Indbyggede skabe og overdækket ter-  
rasse. Ca. 4000 kv.-alen beplantet grund.  
7-8 minutter til fineste badestrand. Åben  
dag og aften - ikke torsdag.

### Salgskontoret Anemone Sølvpilevej

Bøtø pr. Væggerløse

Tlf. Marielyst (03) 87 62 40



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 18 - 60. ÅRGANG

20. SEPTEMBER 1960

★

### Indhold:

Ved L. M. Schmidts død . . . . .	275
Rationaliseringsspørgsmål ved SJ	276
Lidt amerikansk om lokomotiver	280
Fra medlemskredsen - Skal vi det? - Lønninger m.m. - Bare ta' det roligt . . . . .	282
Broncemedaille . . . . .	284
Frontruden . . . . .	285
Under DLF . . . . .	286
Personalia . . . . .	286

### Forsidebillede:

*Jernbanens Musikkorps, Drammen, opstillet for med klingende spil at byde tilrejsende musikkorps velkommen til landsstævne.*

★

### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 10-13.

### Annonce-ekspedition:

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

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Ved L. M. Schmidts død

Få dage før sin 84 års fødselsdag afgik foreningens æresmedlem og mangeårige hovedkasserer L. M. Schmidt ved døden.

Et langt og arbejdsrigt liv er hermed afsluttet og en trofast ven af det faglige og kooperative arbejde inden- og udenfor lokomotivmændenes rækker er gået bort.

Efter overstået læretid tog L. M. Schmidt maskinisteksamen og benyttede i kraft heraf nogle af ungdomsårene til at se sig om udenfor landets grænser. I 1898 blev han ansat som håndværker ved Danske Statsbaner og avancerede gennem årene op igennem de den gang eksisterende 3 gradsbetegnelser for lokomotivfyrbødere for i 1917 at blive udnævnt til lokomotivfører i København.

Han tog meget snart del i lokomotivmændenes faglige arbejde og var tillige stærkt interesseret i den kooperative bevægelse. Efter forskellige mindre hverv blev L. M. Schmidt derfor i 1923 valgt som afdelingsformand for lokomotivførerne på København Gb., og han blev samme år indvalgt i Arbejdernes Andels-Boligforenings repræsentantskab. Ved hovedkassererskiftet på foreningens kongres i 1925 blev han tildelt posten som hovedkasserer. Denne stilling bevarede han til pensionsalderen indtrådte i 1943. Foruden denne hovedopgave påtog L. M. Schmidt sig mange andre og med sin særlige kærlighed for den kooperative ide var han en stor talsmand for jernbanemændenes forskellige forsikringsforeninger, hvilket senere gav sig udtryk i, at Forsikringsagenturföreningen udnævnte ham til æresmedlem.

L. M. Schmidt var en meget virksom mand og lige til sin død fulgte han med stor interesse udviklingen indenfor vor organisation og i de foreninger, hvor han selv havde haft sæde. En stout skikkelse, der på en jævn og bramfri måde og altid med et venligt smil, tog del i de opgaver, foreningen måtte arbejde med. Medens sygdom hidtil havde været et sjældent begreb, havde helbredet i det sidste år betinget, at L. M. Schmidt et par gange måtte indlægges på hospital. Efter den sidste udskrivelse herfra synes der at være en bedring, men onsdag den 7. september sov han stille ind siddende i sin lænestol.

Medens vore tanker går til hjemmet og fru L. M. Schmidt, der de senere år har været stærkt plaget af sygdom, vil vi i taknemmelighed bevare mindet om vor gamle hovedkasserer.





# Aktuelle rationaliseringsproblemer ved Svenska Järnvägar

Elektrisk og dieseldrift stærkt i forgrunden — dampdriften likvideret

Rationaliseringsproblemerne ved statens jernbaner er i de sidste 10 år blevet vist stor opmærksomhed i Sverige, og vi skal i denne artikel søge at give en konkret oversigt over de rationaliseringsforanstaltninger, som er gennemført eller planlagt.

Først skal vi anføre nogle tal og fakta i forbindelse med de svenske jernbaners finansielle stilling og de investeringer, som er besluttet for budgetåret 1960/61.

## Investeringerne

I budgetåret 1958/59 faldt jernbanetrafikken meget, og trafikministeriet påpegede i en redegørelse, at den mindre trafik i forening med kraftig rationalisering i løbet af budgetåret muliggjorde en formindskelse i antallet af ansatte personer til drift og vedligeholdelse på omkring 2500 mand. Til trods for stigende lønniveau kunne udgifterne inklusive afskrivninger derigennem formindskes med ialt ca. 20 mill. kr. Med det af rigsdagen bevilgede driftsbidrag på 100 mill. kr. og ligeledes med indregulering af en engangsindkomst for malmfragt på 34 mill. kr. udviste driften et overskud på 39,2 mill. kr.

Ser man bort fra driftstilskuddet, var der i budgetåret 1958/59 et underskud på 60,8 mill. kr., eller, hvis man tager hensyn til rente på statskapitalen, ca. 140 mill. kr. For budgetåret 1960/61 har rigsdagen ligeledes bevilget driftsbidrag på 100 mill. kr. til statens jernbaner. Trafikministeriet anser et fortsat højt investeringsniveau for nødvendigt og går ind for, at investeringsbeløbene fortrinsvis skal anvendes til de mest lønnende rationaliseringsforanstaltninger, såsom udbygning af de trafikstærke hovedlinier til moderne tekniske anordninger på de større jernbanestationer samt til modernisering af det rullende materiel.

Der blev for budgetåret 1960/61 bevilget ialt til investeringer i statens jernbaner et beløb på kr. 326 300 000 fordelt således:

Bane og bygninger .....	kr. 102 300 000
Nybygning og ombygning af jernbanelinier ..	* 2 000 000
Elektriske anlæg .....	* 51 700 000
Rullende materiel og søfartsmateriel .....	* 138 200 000
Biltrafik .....	* 12 500 000
Forsvarsberedskab ved statens jernbaner ....	* 2 300 000
Inventar m.m. ....	* 8 300 000
Til dispositionsfond for statens jernbaner ....	* 9 000 000

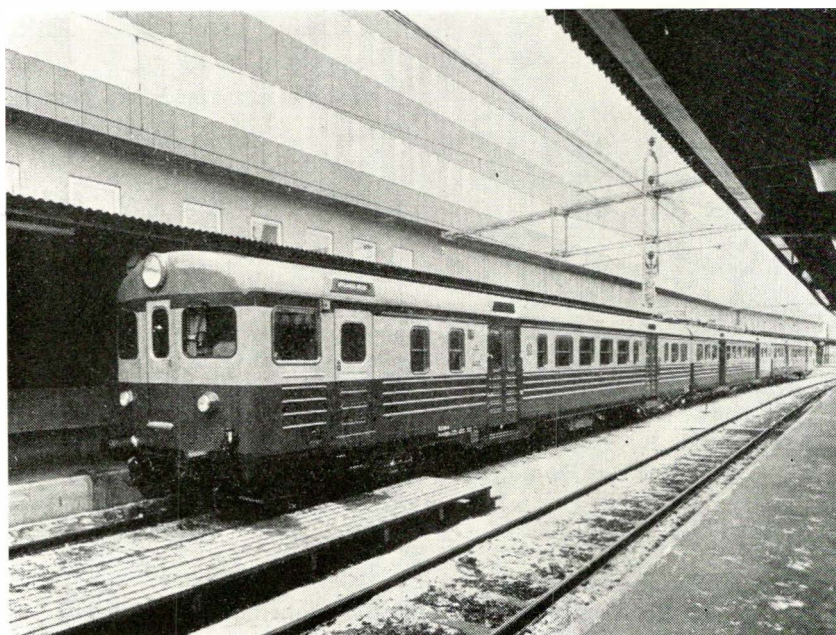
Ialt .....

---

kr. 326 300 000

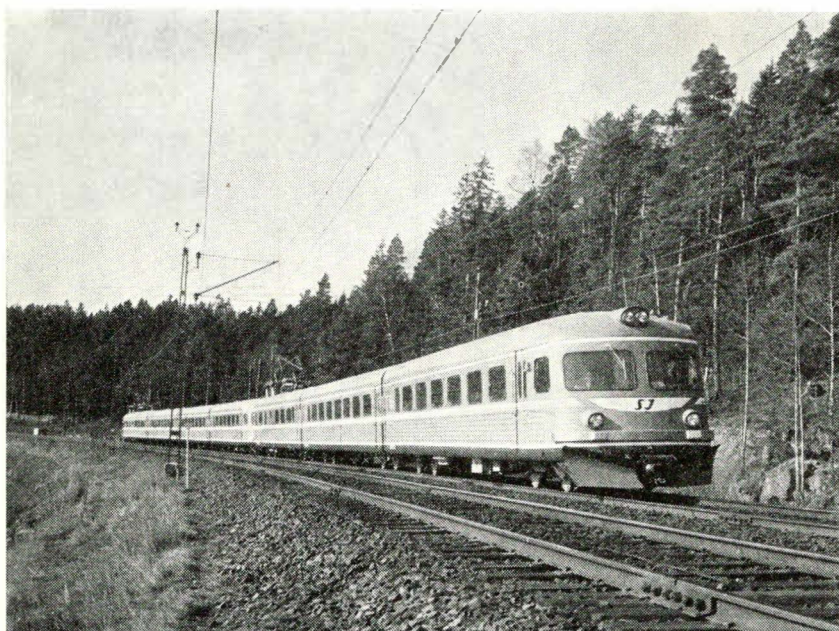
## Nyanskaffelse og standardisering af rullende materiel

Man regner med, at det rullende materiel ved den svenske stats jernbaner for tiden repræsenterer en genanskaffelsesværdi på 4 000 à 5 000 mill. kr. Det normale reinvesteringsbehov beregnes til 130 à 150 mill. kr. pr. år, hvilket omtrent svarer til, hvad man i de senere år har stillet til rådighed. Omkring halvdelen af disse investeringsmidler er blevet anvendt til anskaffelse af rullende materiel i forbindelse med overgang til nye driftsformer omfattende bl.a. elektriske lokomotiver, diesellokomotiver, lokomotorer og skinnebusser. Forøvrigt er hovedparten af de tilgængelige investeringsmidler blevet anvendt til anskaffelse af godsvogne, medens man har været meget tilbageholdende, når det gjaldt inve-



Motorvognstog for pendultrafik, litra Xoa 6.





*Letvægtstog litra Yoa 2  
»Paprika-toget«.*

steringer i personvogne. Af investeringsmidlerne er mellem 7 og 11 mill. kr. årlig blevet anvendt til at standardisere og modernisere trækraft og vognmateriel.

Til nyanskaffelse af elektriske lokomotiver blev der i tiden fra 1953 til 30. juni 1958 anvendt et beløb på 120 mill. kr. Blandt disse nyanskaffelser kan særskilt nævnes 2 stk. Rapid-lokomotiver for en maksimalkørehastighed på 150 km/t. De blev skaffet til veje for at kunne give et erfaringsgrundlag for fortsat anskaffelse af eksprestoglokomotiver med 2-akslede boggiere og enkeltakseldrift. Det kan i denne forbindelse også

nævnes, at de svenske jernbaner bestilte 3 elektrisk drevne motorvognsæt beregnet til forstadstrafik i Stockholm. Omkostningerne beløb sig til ca. 4,2 mill. kr., og motorvognene blev leveret før udgangen af 1959.

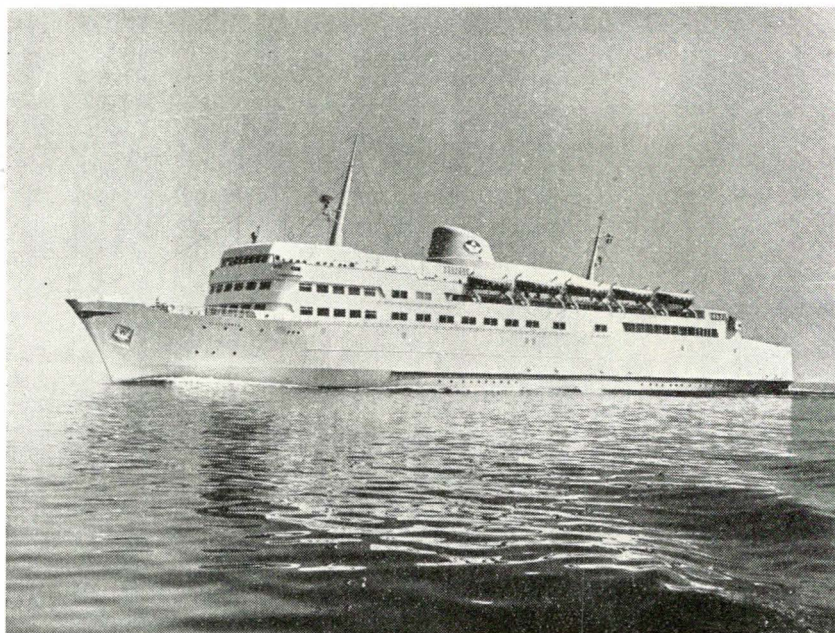
Lige siden indførelsen af elektrisk drift har man tilstræbt at holde antallet af elektriske lokomotivtyper nede gennem standardisering. Dette har blandt andet medført, at man efter elektrificeringen af strækningen Stockholm-Göteborg, der blev færdig i 1926, og helt til begyndelsen af 1950'erne har anskaffet et stort antal elektriske lokomotiver med

stort set samme mekaniske opbygning, nemlig lokomotiverne litra D. Den tekniske udvikling i løbet af disse år har dog medført mange forbedringer. Af hensyn til forskellige krav om akseltryk og effekt har det vist sig nødvendigt at anskaffe andre lokomotivtyper, f.eks. lokomotiverne litra M, F, H og U. Yderligere lokomotivtyper er anskaffet til ranger-tjeneste samt malmtransport. Selvom man således – til trods for bestræbelserne på standardisering af den tekniske udrustning og elektrificeringen af nye banestrækninger – har været nødsaget til at anskaffe relativt mange lokomotivtyper, har



*»Slussen« i Stockholm.*





Nederst:

Litra Dm 3, hjulstilling 1D+D+D1.  
Udvikler 7500 hk. Tjenestefærdig  
vægt 258 t. Max.-hastighed  
75 km i timen.

man mest muligt søgt at tilgodese standardiseringskravene ved at formindske antallet af forekommende hjulringsdimensioner og andre lokomotivdetaller.

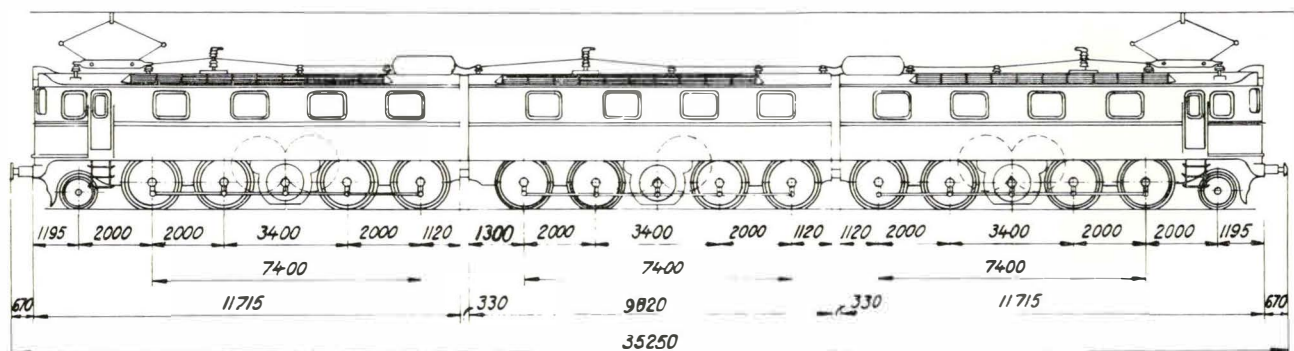
I begyndelsen af 1940'erne påbegyndtes anskaffelser af diesellokomotiver i første række med sigte på at afløse damplokomotiverne i rangertjenesten. Strækningstjenesten er først kommet med senere, blandt andet fordi udviklingen af hensigtsmæssige diesellokomotiver med det lave akseltryk, som kræves for sekundære strækninger, ikke var på højde med behovet. Af de diesellokomotiver, som er anskaffet i de senere år, har de fleste været således, at de kunne anvendes til såvel tungere rangertjeneste som strækningstjeneste. Med det formål at indhøste erfaring om den mest hensigtsmæssige udformning af diesellokomotiver til udpræget strækningstjeneste har

man anskaffet 5 diesellokomotiver af amerikansk konstruktion, men af delvis svensk tilvirkning. Visse modifikationer har vist sig nødvendige på grund af de begrænsninger, der er følgen af det tilladte akseltryk. Sammenlagt har de svenske jernbaner i perioden 1953-57 anskaffet 64 motorlokomotiver til normalspor og 25 til smalspor. I 1958 har man anskaffet 24 motorlokomotiver til normalspor. I årene 1952-57 udgør den i motorlokomotiver investerede kapital ca. 57 mill. kr. Efter jernbaneforvaltningens beregning har man sparet 12,6 mill. kr. pr. år i omkostninger og vedligeholdelse som følge af de hernævnte anskaffelser.

Som erstatning for damplokomotiver har man endvidere anskaffet 131 lokomotiver - motorstyrke under 300 hk - af hvilke 23 er konstrueret til smalspordrift. Omkostningerne udgør ca. 15,9 mill. kr. og driftsbespa-

relserne pr. år er beregnet til ca. 6,8 mill. kr. Det kan tilføjes, at udgangspunktet for de foran anførte beregninger er trafikken i 1957 og pris- og lønniveau i 1958.

Den svenske statslige jernbaneforvaltning er af den opfattelse, at indførelse af diesellokomotivkraft har medført mange problemer af blandt andet konstruktiv og driftsmæssig art. Konstruktive svagheder har efterhånden ofte vist sig og er da blevet rettet ved senere leverancer. Jernbaneforvaltningen er dog af den formening, at investeringerne i diesellokomotiver hidtil har været særdeles rentable, men man betoner vanskelighederne med at opnå den samme gode rentabilitet også for de store diesellokomotiver til udpræget strækningstjeneste, som man har planlagt at anskaffe, for at man skal kunne afskaffe al damplokomotivtjeneste. Der er blevet gennemført en



vidtgående standardisering, og som eksempel kan nævnes, at samme motortype anvendes såvel for normalspor- som for smalsporstrækninger og ligeledes til kombinerede ranger- og strækningsloko.

Medens de første lokomotorer havde benzinmotorer af traktortype, gik man i slutningen af 1930'erne over til diesellokomotorer med effekter på 150 til 200 hk. Hertil kom, at SJ i forbindelse med statens overtagelse af private jernbaner blev tilført et betydeligt antal lokomotorer af varierende størrelse og udførelse. Herigennem blev lokomotorparken temmelig uensartet, noget som selvsagt var et minus fra et drifts- og vedligeholdelsessynspunkt. I de senere år har man i stadig stigende grad også indstillet sig på en standardisering af lokomotorer. Med sigte på en kommende større anskaffelse af kraftigere lokomotorer har de svenske jernbaner i de sidste år anskaffet tre forskellige prøvetyper for at nå frem til den type, som egner sig bedst for SJ.

#### *Sammenfattende oversigt over rationaliseringen*

Det tekniske rationaliseringsarbejde har blandt andet været indstillet på en koncentrering af SJ's virksomhed gennem nedlæggelse af jernbanestrækninger, som ikke er rentable og ved inddragning af stationer og tog. Total eller partiel nedlægning er gennemført med 433 km, hvilket svarer til ca. 3 pct. af jernbanenettet. Man har udarbejdet et program, hvorefter en undersøgelse skal gennemføres, som drejer sig om nedlægning af 10 pct. af jernbanenettet, og en udregning foregår med sigte på, at man udvider dette program til at omfatte ca. 20 pct. af nettet. Dette program har blandt andet sammenhæng med den stærkt stigende biltrafik.

Som et led i rationaliseringsarbejdet tilstræber man endvidere en ordning, som muliggør øget salg af billetter i selve togene i forbindelse med, at man sløjfer adskilligt personale på et stort antal jernbanestationer.

Ved overgang fra elektrisk til diesel drift regner man med at have spa-

ret ca. 50 mill. kr. pr. år gennem sænkning af udgifterne til drifts- og vedligeholdelse.

Dette er betinget af investeringer på sammenlagt ca. 360 mill. kr. til elektrificering af jernbaner og nyanskaffelser af ældre diesellokomotiver, lokomotorer m.m. Når denne rationaliseringsplan er gennemført, er det forudsætningen, at al drift med damplokomotiver vil ophøre. Allerede nu regner man med, at damplokomotiverne kun kører ca. 4 pct. af alle togkilometer mod 1952 ca. 18 pct.

Moderniseringen af strækninger og stationer har givet større effektivitet. Siden 1953 har man anlagt dobbeltspor på en strækning af sammenlagt 278 km, hvilket svarer til en forøgelse af dobbeltspornettet med ca. 40 pct. Endvidere er en strækning på 187 km blevet ombygget til normalspor. Det drejer sig i de tilfælde om omkostninger på ca. 160 mill. kr.

Når det gælder godstrafikken, er der sket en betragtelig udvidelse af den såkaldt »fra dør til dør«-trafik.

I persontrafikken blev der i 1958 indsat en række nye eksprestog og hurtigtog på lange distancer.

SJ's ledelse har de seneste år fået større bevægelsesfrihed, når det gælder takstpolitikken, såvel i gods- som persontrafik.

Når det er et faktum, at de svenske jernbaners rentabilitet er blevet reduceret i de sidste år, henviser jernbaneforvaltningen blandt andet til, at lønudgifterne (som udgør ca. 60 pct. eksklusive sociale udgifter) er steget i hurtigere tempo end takstforhøjelserne.

Den formindskelse af personalestyrken, som foretoges i 1958, har stort set kunnet finde sted, uden at SJ har behøvet at afskedige nogen del af personalet, eftersom man har haft en relativ stor afgang ved pensionsalder. I den udstrækning, det i de kommende år kan blive aktuelt at frigøre personer fra driftsopgaver, har jernbaneforvaltningen til hensigt at undersøge, om man ikke kan engagere dem i andre opgaver, som kan være af værdi for foretagendet, f.eks. forstærket vedligeholdelse eller forskellige anlægsarbejder.

Rationaliseringsvirksomheden ved

SJ tilsigter at skaffe såvel almenheden som næringslivet en hurtig, sikker, bekvem og billig transport. Det gælder om nationaløkonomisk set at sætte SJ i stand til så rationelt som muligt at udføre den del af transportarbejdet, som bedst og billigst kan besørges gennem jernbanen.

## Kæmpemæssigt kraftanlæg

Kantonen Valais eller Wallis er et af de mest interessante hjørner af Schweiz. Den ligger på Alpernes sydside og gennemskæres af floden Rhône. Hidtil har befolkningens vigtigste næringsvej været landbrug og frugtavl, men nu har industrialiseringen holdt sit indtog her til gavn for jernbanernes transporter.

Man udnytter fortrinsvis vandkraften fra de mange floder og bække i kantonen, og der opføres nu en kæmpemæssig dæmning ved Saas-Almagell, den bliver 750 meter lang og 117 m høj, og der medgår 10 mill. kubikmeter jord og klippestykker til arbejdet. Bassinet skal rumme 10 mill. kubikmeter vand, der ved anlæggets fuldførelse kan yde gennemsnitligt 630 mill. kw-timer om året. Det vil koste 380 mill. schweiziske franc eller godt 600 mill. kr. at bygge dette kæmpeanlæg.

Fabrikkerne, der skal forsynes med el-kraft herfra, er bl.a. et silkespinderi, fordi morbærtræernes gode vækstbetingelser på egnen giver rige muligheder for silkeormeavl, og desuden er der i Valais bygget flere konfektionsfabrikker.

## Norditaliens baner elektrificeres

Som et led i den moderniseringsplan, de italienske statsbaner er ved at gennemføre, skal jernbanerne i Piemont i Norditalien gennemgå en større ændring, som vil koste 20 milliarder lire foruden udgiften til nye tog. Arbejdet ventes afsluttet i løbet af 1961, og der bliver i første række tale om indførelse af el-drift på strækningen Milano-Torino og omstilling af strækningen Torino-Modane fra veksels- til jævnstrøm.

Desuden skal bygges nye broer, bl.a. over floden Malone, hvorefter det bliver muligt at øge toghastigheden.



# Lidt amerikansk om lokomotiver

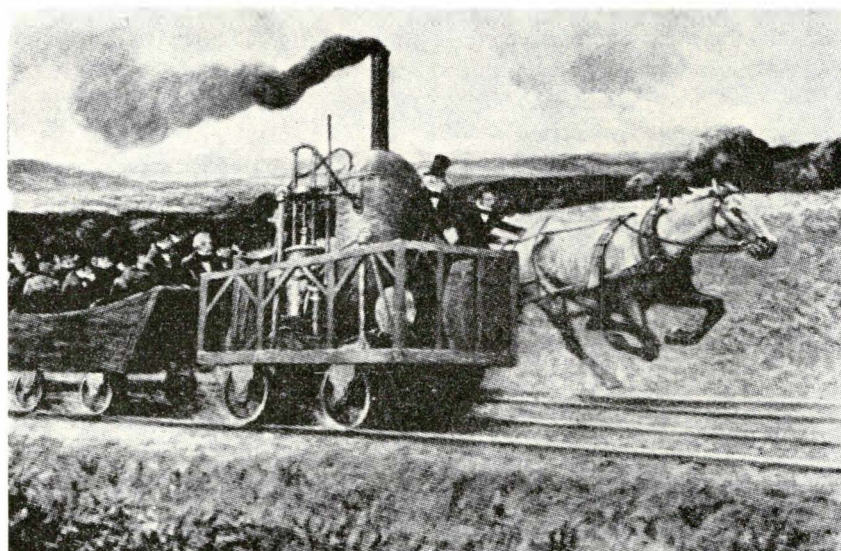


Phineas Davis var ked af det. Han ønskede, at der aldrig var nogen, der havde fortalt ham om den udsatte pris for det bedste damp-lokomotiv, et selskab i Baltimore havde udsat. 4000 dollars var prisen. En formue for Phineas Davis.

Phineas kom til byen York i Pennsylvania som en lille fattig dreng. Han fik arbejde i en urmagers butik. Men hvad der interesserede ham var dampmaskiner. Og så en dag i 1881 hørte han om den pris på 4000 dollars, der var udsat. Han gik straks i gang med at arbejde på at vinde den. Han byggede en maskine, der skulle bruge kul. Han arbejdede hårdt i mange uger. Mange vanskeligheder mødte han under de primitive forhold, han arbejdede under. Men endelig var han færdig. Han døbte sin maskine med navnet »York« efter sin egen by.

*Pillede maskinen i stykker for at få den til Baltimore*

– Jeg tror, jeg har lavet en virkelig god maskine, – sagde han til sine venner. – Jeg tror, den kan udvikle nok damp til at marchere 15 miles i timen. – Men en af hans vanskeligheder var, at han ikke kunne prøve maskinen, for der var ingen jernbanespor eller jernbane til York. Men til Baltimore for at deltage i konkurrencen skulle den. Der var ikke andet at gøre for Phineas, end at skille maskinen ad i tusinde stykker. Pr. okseforspand førtes den så den lange vej til Baltimore, hvor han igen møjsommeligt samlede den.



»York« marcherede 20 miles og vandt

Foruden »York« var der anmeldt fire andre maskiner til konkurrencen. Men Phineas' maskine vandt. Den marcherede 20 miles i timen på jævn bane. Og foruden de 4000 dollars vandt den unge mand også en ny stilling. Han blev knyttet til Baltimore-jernbanen og skuldet fortsætte med at bygge lokomotiver.

Et år senere havde han »Atlantic« klar. Og i 1835 trak dette lokomotiv det første tog, der nogensinde havde kørt ind til Washington ad den da nyåbnede bane.



Men Phineas var kun en blandt mange pionerer i lokomotivbygning. Peter Cooper byggede »Tom Thumb«. Af andre pionerer på lokomotivbygningens område kan nævnes navne som Matthias Baldwin, Horatio Allen, John B. Jervis, Richard Norris og mange andre.

*Amerikas lokomotiver i dag*

Der ligger en vældig udvikling bag disse første damplokomotiver og de amerikanske lokomotiver, som vi kender dem i dag. I dag er lokomotiverne faktisk vældige kraftværker på hjul, og de bygges med henblik på de mange forskellige jobs, der findes til dem. F.eks. er nogle bygget med henblik på at trække passagertogene fra Chicago til Stillehavskysten uden mange stop. Andre bygges med det formål for øje at trække lokaltog over kortere strækninger og med mange stop. Endelig har man de vældige godstog-lokomotiver, som trækker godstog af enorm længde og vægt.

*Øverst:*

*Et historisk væddeløb i 1830 mellem Peter Coopers lokomotiv »Tom Thumb« og en hest.*

*Nederst:*

*En af »New York Central«s diesel-maskiner, beregnet på kortere distancer.*





Et af »New York Central«s nyeste diesel-lokomotiver i to enheder.

#### Lokomotivet har mange opgaver

Alle de opgaver, et lokomotiv skal passe i dag, ville have fået Phineas Davis til at gøre store øjne. Det gælder jo ikke alene, at lokomotivet skal trække toget. Det skal supplere de store passagertog med varme gennem damp, med varmt vand til vaskekummerne. Dampen bruges til at åbne og lukke døre med, til at drive en række detaljer ved siden af lokomotivets trækraft. Og lokomotivet laver også komprimeret luft til bremseanordningerne.

#### Videnskaben og de nye lokomotiver

I de senere år har man taget videnskab ind i arbejdet med bygning af nye damp-lokomotiver med turbine-maskiner.

I en type af turbine-lokomotiver drives turbinen af elektriske generatorer. Elektriciteten produceres af elektriske motorer tæt ved hjulene. Og elektriske motorer driver hjulene.

Mange lokomotivbyggere har den drøm at kunne tage gasturbinen i brug, drevet ved hjælp af varm gas fra kul eller olie. Gas-turbinen arbejder kun med meget høje temperaturer fra 1200 til 1400 grader Fahrenheit. De moderne metoder for forbrænding af kul og olie gør disse lokomotiver mulige. Eksperimenter skridder fremad.

Et århundrede imellem: Ved siden af en af »Southern Pacific«s moderneste diesel-lokomotiver, står lokomotivet »C. P. Huntington« bygget i 1863.

#### De elektriske og diesel-lokomotiverne

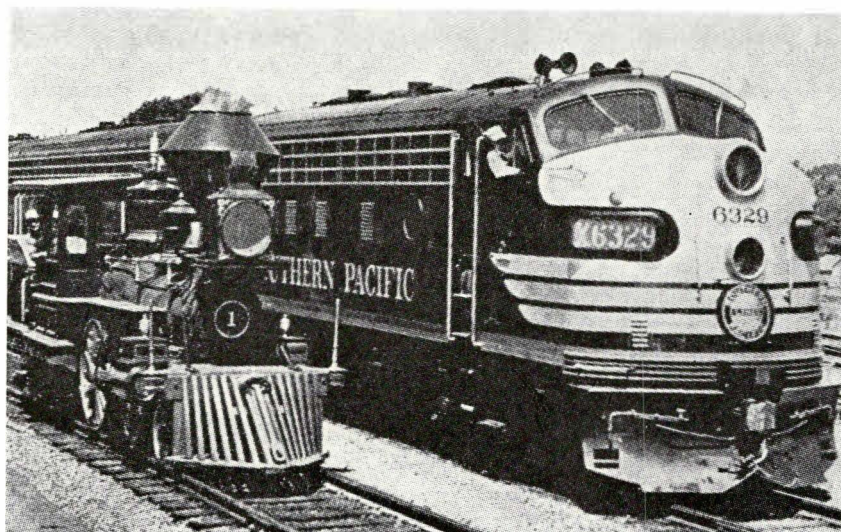
Imens man altså med spænding i Amerika afventer opfindelsen af det helt rigtige turbine-lokomotiv, er det jo dér som hér, og overalt, elektriske og diesel-lokomotiver, som skubber de gamle damplokomotiver ud. De elektriske lokomotivers fordele er mange, når først anlægget med ledninger er der. Ingen røg. Både køre frem og tilbage. Det er altid rede til start uden forberedelse. Det har stor trækraft.

Det er dyrere at bygge et diesel-lokomotiv end et damp-lokomotiv af samme størrelse. Men diesel-lokomotivet bruger mindre brændstof end damp-lokomotivet. Og det løber længere distancer, før det trænger til eftersyn og reparationer. Det er ganske almindeligt, at diesel-maskinerne kører fra Chicago til Stillehavskysten og tilbage igen uden reparationer af nogen art – det sparer tid.

#### Et moderne teamwork

Lokomotiverne i Amerika i dag er resultatet af et moderne teamwork, et samarbejde mellem jernbanerne, lokomotiv-fabrikkerne, brændsels-selskaberne, elektriske apparatur-fabrikker, stålværkerne og mange andre. Det stærkeste lokomotiv i arbejde for ca. 50 år siden udviklede 1258 hestekræfter på 5 aksler. Nogle af vore dages damplokomotiver udvikler et større antal hestekræfter på hvert hjulpar.

For at producere et pund damp forbruger det moderne damplokomotiv kun halvt så meget brændsel som et lokomotiv brugte for ca. 40 år siden. Og man får omtrent to gange så meget arbejde ud af dette pund damp. I det hele taget har mere effektive maskiner og vaggoner samt godsvogne været med til at holde udgifterne nede og derved forbedre jernbanernes balance.





### Skal vi det?

I DLT's leder af 20. august skriver redaktøren, at enkelte organisationer er begyndt at røre på sig (dog ikke Lokomotivmands Foreningen), uden dog at have haft forbindelse med de forhandlingsberetigede centralorganisationer; men man skal fra tjestemændenes side vise besindighed o.s.v.

Ærligt talt synes jeg, at vi lokomotivmænd længe nok har vist besindighed. Det er den salme, vi har sunget i de 10 år, jeg har været ved DSB; men nu synes jeg snart, den er så gammel og udslidt, at der må en ny til.

Jeg har været med på kongresser, hvor vi har vedtaget resolutioner, der sagde, at vi ville benytte alle til rådighed stående midler for at gennemføre vore rimelige krav i henseende til vore arbejds- og økonomiske vilkår; men hvor er fremskridtene blevet af? Det har været som at slå i en dyne at forhandle sig til bedre og tålelige forhold for lokomotivmændene.

Det er rigtigt, at det er andet end lønnen, der trænger sig på, men lønnen spiller nu trods alt en væsentlig rolle i dagliglivet, og selvfølgelig skal løn og tjenestetidsregler forhandles hver for sig, for ellers ved vi jo, hvordan det vil gå; nemlig lapperier af uvæsentlig karakter.

Hvis vi tænkte os, at den højkonjunktur, vi er inde i nu, ville falde væsentlig inden vi når oktober 1961, hvor vi ifølge tjenstemandsloven første gang skal forhandle overenskomsttillæg, kunne det betyde, at vi ingen tillæg skulle have, og så kunne vi stikke halen mellem benene og gå hjem uden at få andel i den reallønsforbedring andre havde fået fra 1958-61. Bare for at vise besindighed.

Nej, det må være nu, der skal forhandles, og nu må vi gøre situationen op; men det synes efterhånden for mig, at vi lokomotivmænd har det ligesom elefanterne i en cirkus, at de kender ikke deres kræfter, men bare lader sig dirigere af domptøren.

Det er forbavsende at læse, at der endnu ikke foreligger en betænkning om de nye tjenestetidsregler, for så vidt mig bekendt er det mindst et år siden, organisationerne indsendte deres forslag til udvalget; men de nye reglers udformning kommer måske så sent, at der dårligt bliver tid til for en kongres, for det må da være på en sådan, at de nye regler skal behandles, at tage stilling for eller imod.

Århus, den 20-8-60.

Lokomotivfyrbøder N. K. Jensen.

### Lønninger m.m.

Redaktionen skriver i DLT nr. 15 om lønstatistik for 1959. Jeg vil tillade mig at påstå, at tallene ikke stemmer med de virkelige forhold.

1. Der er sket betydelige lønstigninger for maskinarbejdere i 1960.
2. En maskinarbejder beregner effektiv arbejdstid fra han møder på sit arbejde, til han går hjem, hvad en lokomotivmand som bekendt ikke kan gøre.

3. Lønstatistik for smede og maskinarbejdere tages fra fabrikker over hele landet, medens redaktionen kun regner med stedtillæg A. Der er dog en difference på 648 kr. fra stedtillæg A til D. Dernæst er lokomotivmanden tvangsindlagt til en statspension, der bliver ringere og ringere og dyrere og dyrere, medens maskinarbejderens folkepension bliver bedre og bedre.

Alt i alt synes jeg, at redaktionens kommentar til Fredes friske indlæg var meget negativt.

H. C. Dam.

*Dette har været forelagt samme kompetente instans som stod for de forrige lønoplysninger, hvor sammeligning foretoges mellem lønninger i København. Svaret var kort, at indlægget er uden reelt kendskab til forholdene. I øvrigt ligger smede- og maskinarbejdernes lønninger i provinsen betydeligt lavere end i København. Her er de sidste beregnede for årets første måneder.*

	Akkordløn	Tidløn	Gennemsnit
København . . . . .	7.24 kr.	6.67 kr.	6.93 kr.
Øvrige land . . . . .	6.28 »	5.63 »	5.97 »
Hele landet . . . . .	6.67 »	6.14 »	6.40 »

*Disse tal er nøgterne og positive som de sidst oplyste. Årets sidste måneder vil vise en stigning væsentligst som følge af kompensationen for arbejdstidsforkortelse.*

### Bare ta' det roligt

Det er en udmærket leder, der er skrevet i DLT nr. 16, den spiller på hele registeret – ro, besindighed – afvente og vurdere situationen o.s.v., men vi kan desværre ikke nøjes med smukke, florumvundne ord, der skal realiteter til i atomalderen, en tid hvor der sker fremskridt hver dag, fremskridt vi alle bør have del i, mange har og får del i dem, men det ligesom kniber med lokomotivmændene, når det gælder os, har man ikke fornemmelse af atom- og raketalder, tværtimod, så ages der med stude; bevares, den der ager o.s.v., men vi kommer bare så langt bagefter, og det skulle ikke være nødvendigt.

Læser man aviserne og har hørt de udtalelser, der er kommet fra regeringens og erhvervenes side angående »de seks« og »de syv«, er der vist ingen, der tror, at tiderne vil blive forværret, det er op til os selv, om vi skal have del i rationaliseringens goder, og da vi herhjemme har bekendt os til rets- og velfærdsstaten, kan der ikke være noget problem der; men der skal kæmpes for det, intet er gratis. Det er jo ved de sidste strejker bevist, at rationaliseringen kan bære øget lønuddbetaling, uden at det går ud over udbyttet og investeringen.

Det må også være tilfældet hos DSB, men der er rationaliseringen sket ved, at personalets arbejdsydelse af og til får en tak i vejret, modsat det private erhverv, hvor arbejdsbyrden arbejdes, men produktionen går opad trods nedsat arbejdstid, det er det, man forstår ved rationalisering.



Maskinparken ved DSB er ganske vist moderniseret, men det er stadigvæk manden, det hele afhænger af.

I takt med de moderne køretøjer er kravet til lokomotivmanden steget, ikke så lidt endda, men betalingen for udført arbejde, jae så vurderer vi situationen – for længe. Og når man er kommet så langt i sine betragtninger, så spørger man, har vor ærede formand tabt følingen med det praktiske lokomotivmandsarbejde, med alle dets sorger og glæder, mest af det første, vi håber, kontakten er der.

Der blev ganske rigtigt nedsat et særligt udvalg (1958) for revision af tjenestetidsregler og arbejdstidsforkortelse, men det er jo en offentlig hemmelighed, at den slags udvalg har et yderst trægt og knirkende arbejdstempo, og når betænkningen endelig er færdig, ja så havde udviklingen ikke haft tid til at vente, den er igen bag horisonten. Resultat, vi står igen med »Sorte Per«.

Jeg tror desværre, at foreningens forhandlingspolitik og gåen sagte med dørene har virket imod deres hensigt, nemlig at diverse kommissioner og styrelser har glemt, at endnu er der en mand på maskinen. Men der er endnu tid til at gøre D'herrer opmærksom på vor eksistens. Samtidig vil jeg håbe, at E. Greve Petersen ved lejlighed vil besøge os i Ålborg.

B. V. Pedersen.

## Nordisk jernbanemusikstævne med dansk islæt

Som følge af et samarbejde mellem Norsk Musikforbund og Dansk Jernbane Orkester Forbund, blev det danske forbund opfordret til at sende et dansk jernbaneorkester som repræsentant til det norske jernbanemusikstævne i Drammen i dagene 11. og 12. juni i år.

Nyborg Jernbaneorkester blev den heldige deltager.

Efter den lange rejse, med ophold i Oslo, hvor man bl.a. besøgte Oslos imponerende rådhus og Frognerparken, ankom Nyborg Jernbane Orkester til Drammen den 10. juni ved 18,30 tiden.

Her blev man modtaget med fuld musik af det stedlige jernbaneorkester; da danskerne havde kvitteret med et par numre, foregik indkvarteringen, som for de flestes vedkommende blev på »Central Hotel«, der havde lyse og hyggelige værelser at byde på; dog var der enkelte, som foretrak at blive indkvarteret hos musikkammerater i byen.

Efter indkvarteringen samledes man i hotellets selskabslokaler, hvor man blev budt velkommen af formanden for Norsk Jernbane Musikforbund, Peder Aastorp, og derefter trakteret med en varm ret og kaffe. En gestus der blev hilst med begejstring.

Lørdag morgen var man på banegården for at overvære ankomsten af de forskellige norske korps,

som skulle deltage i stævnet. De kom fra Oslo, Hamar, Stavanger, Bergen og Trondheim. Alle blev modtaget med musik af det utrættelige Drammenkorps, der stod som arrangør for dette landsstævne.

Kl. 11 samledes alle korpserne ved banegården, hvorfra vi, med det muciserende Hamarkorps i spidsen, marcherede til Museumsparken, hvor der ved Johan Halvorsenstatuen var opstillet en talerstol; her skulle den egentlige åbning af stævnet foregå.

Formanden for Norsk Jernbane Musikforbund, Peder Aastorp, ønskede alle vel mødt til det 3. landsstævne med følgende vers:

*Stævnet hid fra alle landets kanter,  
samlet i et fælles mål,  
er vi alle banens musikanter,  
som har kald i vingehjul og stål.  
Vi og vore udenlandske frænder  
vil i dette stævne vise, hvor  
man kan vinde sympati og venner  
overalt, hvor toner klinge får.*

Hvorefter han rettede en særlig velkomst til Nyborg Jernbane Orkester og oplyste, at det var første gang, at et udenlandsk orkester deltog. Ønskede derpå, at det måtte blive en musikfest til glæde for såvel publikum som for deltagere og en god propaganda for musikken som hobby. Aastorp gav derefter ordet til byens borgmester, K. Ingebrigtsen, der rettede en hjertelig velkomst til alle de tilreisende musikere. Distriktchef Arne Aamodt, som var stævnets beskytter, erklærede herefter stævnet for åbent.

Hamarkorpset spillede herpå »Veslemøys sang« af Johan Halvorsen, hvorefter forbundsformanden igen besteg talerstolen for at holde en kort tale om Johan Halvorsen og dennes betydning for norsk musikliv og nedlagde herpå en smuk buket ved statuen.

Jernbanens Musikkorps, Hamar, afsluttede højtideligheden med »Melodi« af Johs. Gaden og »Ja, vi elsker dette landet«.

Om eftermiddagen var der fællesøvelse i Latin-skolegården, hvorpå samtlige korps, samlet i eet stort orkester, marcherede til »Bragernes Torv«. Her indledte Nyborg Jernbane Orkester koncerten for et tusindtalligt publikum med et underholdningsprogram af ½ times varighed. Derefter samlede alle de norske korps sig i et fælleskorps (ca. 200 mand), og de 6 norske dirigenter svingede efter tur taktstokken til hver eet nummer.

Om aftenen var der kammeratskabsaften i Vel-færdssalen på Sundland, der til daglig er markettenderi for Centralværkstedets arbejdere. Denne nye smukke sal, der kan rumme 800 mennesker, var velvilligt stillet til rådighed af ledelsen for de to dage, stævnet varede.

Der var forskellig underholdning og glimrende musik til dansen, leveret af musikere fra Drammenkorpsset. Festen sluttede kl. 24, for at alle kunne være friske til søndagens arrangementer.

Søndag formiddag var der udflugt for samtlige stævnedeltagere. I store busser gik turen først gen-



nem en del af byen, op ad åssiden til byens store turistattraktion »Spiralen«, en endnu ikke færdig tunnel op igennem fjeldet. Efter køreturen gennem denne tunnel, – hvor det godt kunne gyse lidt i en uerfaren dansker, – kom man ud til restaurant »Aaspavillonen«, hvorfra der var den flotteste udsigt ud over Drammen og omegnen. Turen ned foregik til fods ad åssiden.

Kl. 16 var der samling i Latinskolegården, hvorfra korpsene enkeltvis marcherede til »Drammens Park«, hvor den store koncert skulle afholdes. Hvert orkester havde 15 minutter at spille i. Nyborg lagde for med en march og derefter en vals fra Kalmans »Zigeunerprimas«. De norske korps var derefter i ilden med meget forskellige opgaver lige fra Tchaikovskij's Feodora-ouverture til en tango som »Estralita«.

Også til denne koncert var mødt et talrigt og lydhørt publikum, i det hele taget er den store musikinteresse, man møder i Norge, bemærkelsesværdig.

Aftenens program: Festmiddag i Velfærdssalen.

Alle deltagerne blev modtaget i den smukt pyntede sal med en velkomstdrik, og efter at festkomitéens formand havde budt velkommen, kunne man sætte sig til de lange, og ligeledes smukt pyntede, borde.

Det blev en livlig middag med mange taler, med sange digtet til lejligheden, og under hele middagen hyggemusik. Af talerne kan nævnes: Distriktchef Arne Aamodt, overingeniør Vikdahl og velfærdschef Erling Kiil. Fælles for D'herrers taler var den imødekommenhed og interesse, ja, man kan næsten sige godhed, de viste for musikken som hobby. Velfærdschefen kom bl.a. ind på, at når man hjælper med at skabe glæde i fritiden, bliver denne glæde overført på arbejdspladsen, derfor støtter NSB sine folk i deres fritidsinteresser, både direkte og indirekte. Som eks. kan nævnes, at NSB lader sy en særskilt uniform til musikerne, som kan erhverves for en meget ringe sum. På denne måde har alle jernbanens musikere en fiks og ensartet uniform. Ligeledes støtter Norsk Jernbane Forbund jernba-

nens musikkorps, når disse trænger. Norsk Jernbane Musikforbund har således gode og frie vilkår at arbejde under.

Drammen overrakte han Norsk Jernbane Musikforbund et solur. Formanden for Nyborg Jernbane Orkester, lokomotivfører L. K. Sørensen, bragte en tak fra de danske deltagere og overrakte Drammenskorpsset en bronze-flagmast med et silkedannebrog. Sluttelig takkede den norske forbunds-

Foruden de nævnte talere havde en række af de norske musikere ordet, og fra Danmark talte formanden for Dansk Jernbane Orkester Forbund, pakmester S. A. Løwert Nielsen, Fredericia; som en tak for godt begyndt samarbejde og for besøget i formand for alle talerne, og man kunne nu give sig over til dansen og underholdningen, som først sluttede sent.

Mandag formiddag samledes Nyborg Jernbane Orkestrets medlemmer foran banegården. Ved en mindsten for de under sidste krig faldne jernbanemænd. Formanden nedlagde en buket røde og hvide nelliker, hvorefter man spillede de to landes nationalmelodier.

Efter denne lille højtidelighed startede man på en ca. 280 km lang tur i en stor moderne bus, som statsbanernes rutebilkontor havde stillet til gratis disposition i de efterfølgende 5 timer. Festkomitéens medlemmer tog med som guider. Og det blev en uforglemmelig tur, trods silende regn på det meste af turen, der gik langs søen »Tyrifjord« til »Krokkleiva«, hvor stævnekomitéen igen viste sin gæstfrihed ved at byde på en forfriskning. Derefter tog man med tovbane 400 m op i fjeldet. Turen gik videre gennem det særprægede landskab til Hønefoss og langs den anden side søen tilbage til Drammen. En smuk afslutning på de begivenhedsrige dage.

Ved afrejsen mandag aften var mange af vore norske musikkammerater mødt op for at tage afsked. Tirsdag middag var man atter i Nyborg, trætte, men fyldt med gode og lyse minder om vort skønne broderland og gæstfrie norske kolleger.

A. C. Korsgaard Nielsen.

---

## Broncemedaille til lokomotivmand

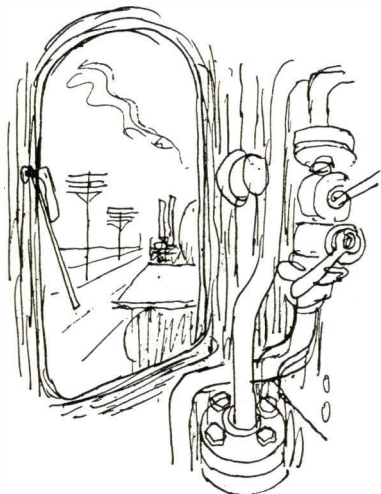
Med Rom-olympiadens afslutning fik vi ende på en hektisk tid foran fjernsynsskærmen. Aften efter aften, medens udsendelserne af de olympiske konkurrencer gled over skærmen, fulgte meget store dele af nationen disses forløb specielt i forventningen om vore egne olympiadedeltageres indsats. Uden dramatik forløb legene ikke, og foran fjernsynsskærmen genspejlede denne dramatik sig i fjernseernes ansigter. Snart jublende glæde, når vore præsterede det helt store resultat, snart dyb skuffelse, når en højspændt forventning stemtes ned. For vore olympiadedeltagere er der anledning

til at være glade, de har på udmærket måde repræsenteret vort lille land og har gjort sig fordelagtigt bemærket i den kappestrid, der efterhånden går over gevind fra visse landes side, som fjerner sig mere og mere fra olympiadeideen.

En af vore kolleger bragte Danmarks navn i forreste række, nemlig lokomotivfyrbøder Arne Højer, som i 4 × 500 m kajak var med til at vinde broncemedaille. Arne Højer kommer fra Struer, hvor man har store traditioner på kajaksportens område. Vi benytter lejligheden til at udtrykke en tak for indsatsen og et hjertelig tillykke med resultatet.



# Frontruden



## Brasilien - Billigste og farligste jernbane

Hvert ødelagt tog er et tog mindre til at betjene Dem, advarer plakater på væggene af Central do Brasil jernbanestation.

Langs sporene, der leder til og fra Rio de Janeiro, findes store bannere, der anmoder »Rejs ikke ved at hænge uden på vognene«. I Ultima Hora skrev Stanislaw Ponte Preta i sidste uge spydigt: »Hvis De kommer død hjem, vil Deres kone blive skuffet«. I en gejstlig erklæring sagde Rios ærkebiskop Helder Câmara: »For kærligheden til Gud, for dit eget liv, men mest af alt for dine børn hold op med at rejse ved at hænge uden på toget. Bønnerne var en del af en sikkerhedskampagne ment for at spare liv og lemmer på Rios nærtrafikbane.

Central do Brasil er verdens billigste jernbane. En rejse til enhver omegn inden for 45 km fra Rio koster omkring 25 øre. En embedsmand ved jernbanen forklarer således: »Da Central er statsejet og hovedsagelig betjener arbejderklassen, ville det være dårlig politik at lade betalingen stige til en virkelig højde.

Politik eller ej, så dårlige indtægter forhindrer god service på de 130 tog, der gør 700 ture og befordrer 750 000 passagerer om dagen.

Så mange som 300 nærtrafikpassagerer mases ind i vogne beregnet til 117, medens mængder hænger uden på eller rejser på tagene. Passagererne bruger hamre og brækjern for at åbne de automatiske døre og holder

dem åbne med sten. De invaderer førerhuset og overtager kontrollen. En togfører, der kørte gennem for rødt lys sidste december forklarede senere, at han gjorde det, fordi en passager holdt en pistol til hans hoved.

Når et tog er forsinket, slår passagererne jernbanepersonalet ned, raserer stationerne, smadrer signaltårnene og ødelægger togene. Selv når virksomheden er forholdsvis normal, stjæler passagererne ventilatorer, sæder og et gennemsnit på 30 km signalledning om måneden, mindst 18 jernhandlere omsætter stjålen ledning.

Dem, der hænger uden på toget, er dog udsat for den største fare, de er stolte af deres evne til at undgå fremspringende master og signaltårne og kalder dem for spøg øgenavne. En mast f.eks. kaldes »Bellini« efter en af Brasiliens fodboldhelte. Men sådanne lege er kostbare, i årets første 3 måneder blev 81 »påhængere« dræbt og 100 såret.

## En svimlende bane

Den bayerske Zugspitz-bane A.G., som driver el-banen fra Garmisch-Partenkirchen op til hotel Schneefernerhaus på Tysklands højeste bjerg, har udbudt et byggearbejde vedrørende en svimlende bane. Det drejer sig om en svævebane, der skal udgå fra stationen Eibsee, hvorfra Zugspitz-banen går videre op som tandhjulsbane.

Det er meningen, at den nye svævebane, som skal bæres af kun to støttestænger og have en 4.400 m lang wire, skal gå helt op til toppen af det næsten 3.000 m høje Zugspitze og have endestation ved siden af den meteorologiske station »Münchner Haus«. Her bygges en hal med glasvægge og en udsigtsterrasse.

Den nye svævebane vil få en hastighed på 10 meter i sekundet og tilbagelægger en højdeforskel på 2.000 meter i løbet af kun 9 minutter. Det skal nok komme til at kildre i maven på de mennesker, der tager denne tur med op, når svævebanen til sin tid bliver færdig. Der skal være penduldrift med to kabiner, som tager ialt 44 passagerer. Det vil sige, at svævebanen kan befordre ca. 300 i hver retning i timen.

Udsigten fra denne bane bliver

Europas toppe, lige fra de franske Jurabjerge og de schweiziske mod øst til de italienske Dolomitter mod syd og Gross Glockner-partiet i Østrig mod vest. I luftlinie er der fra Zugspitze kun godt et halvt hundrede km til Norditaliens bjerge, som man ser meget tydeligt i klart vejr.

## Akkvisition for at skaffe rejsende

De forskellige landes jernbaner udfører et større akkvisitionsarbejde for at skaffe flere rejsende. Herhjemme kender vi statsbanernes udflugts- og humørtog, de store firmaskovture, særtog til store sportsbegivenheder og teaterforestillinger. Sidst var der fra en række sjællandske byer arrangeret teater-særtog til »My Fair Lady« i København sådan, at toget blev kørt direkte til Frederiksberg station.

Statsbanerne forpligtede sig til efter forhandling med teatrets ledelse at aftage et nærmere aftalt antal billetter, der solgtes på de pågældende stationer til en særlig billig pris sammen med togbilletten. Dette arrangement blev stoppet af vognmændene, som nægtede i deres busser at befordre flere teatergæster til København, hvis ikke aftalen om teater-togene blev sat ud af kraft. DSB arbejder nu med andre former for lignende arrangementer.

I Sverige for eksempel laver en række dagblade ture til lignende, store forestillinger og lejer skinnestog hos statsbanerne. Det samme gør de populære Folkets Parker, som henter publikum ind fra oplandet, store sportsforeninger og skoler, når de skal have eleverne ud på udflugter.

## Jernbanebillet pr. postkort

De tyske forbundsbaner har ladet trykke nogle postkort, som af amerikanske turister kan anvendes til at bestille jernbanebilletter til rejse i Vesttyskland. Denne service er nu også blevet udstrakt til Amerika, hvor forbundsbanernes repræsentant i New York udleverer disse postkort til interesserede. Når kortene udfyldes og sendes i forvejen til Tyskland, ligger de ønskede billetter klar ved de pågældende turisternes ankomst.





### Tak

Min hjerteligste tak for udvist opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum.

O. M. Christensen,  
lokomotivfører, Odense.

### Lokomotivførernes Sangforening Gb. og Hgl.

Den årlige udflugt finder sted onsdag den 28. september d.å.

Med bus kl. 14 præcis fra Lyshøjgårds Alle (ved Valby station) tager vi til Roskilde, hvor eftermiddagskaffen serveres. Herpå vil der blive lejlighed til at bese byens seværdigheder.

Turen fortsættes derefter til Lindenberg kro. Her venter os det store kolde bord, der bl.a. omfatter sild, krabbesalat, kaviar, fersk røget laks, gåseleverpostej samt små lune retter.

Til maden serveres 1 øl og 1 snaps pr. deltager.

Prisen pr. deltager i udflugten er 12,50 kr., og indtegnning kan ske over telefon Su 9321 x. *Bestyrelsen.*

### Efterårsfest i Randers

Dansk Lokomotivmands Forening, Randers, afholder efterårsfest lørdag den 8. oktober 1960 kl. 19,00 på »Skydepavillonen».

Der serveres sildeanretning med lune retter, pris pr. par kr. 16,00 med betjening. Dans til Jens Hjørts orkester.

Pensionister indbydes venligst.

Pris for fremmede gæster kr. 25,00 pr. par.

Tilmelding til bestyrelsen inden d. 3. oktober 1960.

### Jubilæumsforeningen 1. distrikt

Jubilæumsforeningen for lokomotivførere i 1. distrikt afholder jubilæumsfesten den 13. oktober i hotel Roar, Roskilde.

C. E. Johansen.



*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-9-60.*

Lokomotivfyrbøderne:

E. F. Mikkelsen, Brande, til Århus H.

J. H. E. Brøchner, Nyborg, til Århus H.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 10-9-60.*

Lokomotivfører:

P. Jensen, Randers, til Padborg.

*Afsked.*

Lokomotivførerne (15. lkl.):

P. Eriksen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-60).

W. L. A. Jürgensen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-60).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

N. K. Rasmussen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-60).

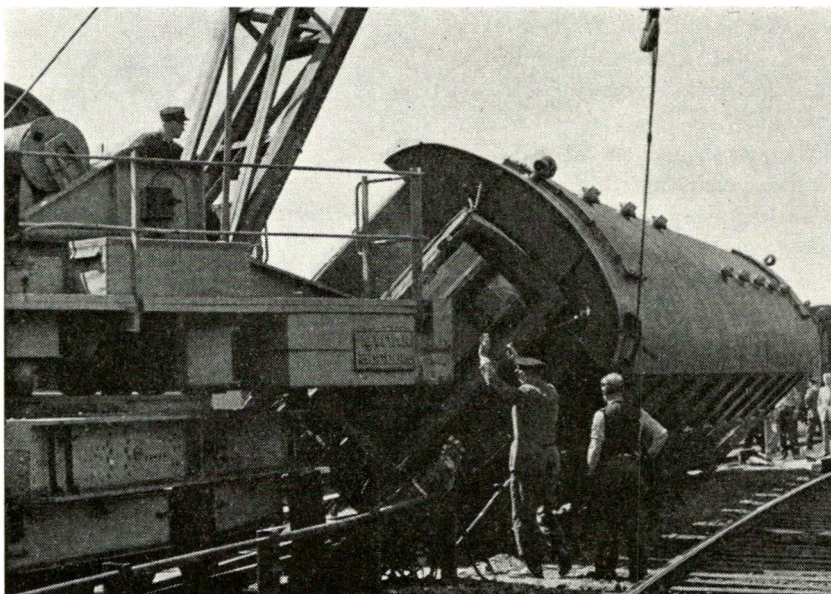
C. E. E. Lauritzen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-60).

E. H. C. Nielsen, Randers, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-60).

C. J. L. Islund, Næstved, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-12-60).

Lokomotivfyrbøder:

H. C. Høding, Kalundborg, er afskediget efter ansøgning (31-8-60).



## På sporet

Det kan ikke undgås, at der med en meget intensiv drift opstår uheld, men hertil er virksomheden rustet, og som vist er en af statsbanernes store kørekraner i færd med at bringe en personvogn tilbage til sit rette element.





## Lollandsbanens

busser og tog trafikerer alle de smukke steder paa Lolland. — Selskabskørsel i moderne turistbiler.



# A/S LOLLANDBANEN

— altid til tjeneste ...

## STRUER

### Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales  
Gustav Jensen

### P. WEILING

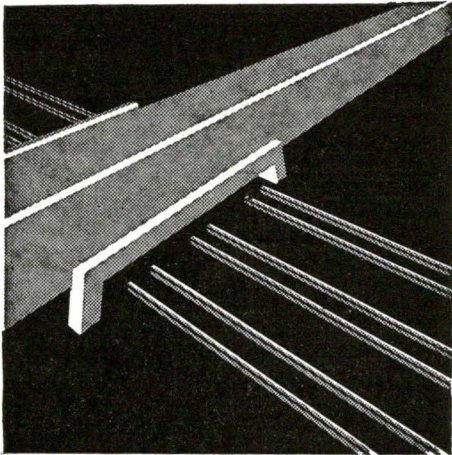
Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!



STRUER . Tlf. 119



## TRAFIK-UDSTILLING

### SKINNER OG VEJE 1960

ESSEN • 10. – 25. september

I 10 haller og på 150000 m<sup>2</sup> abent terræn:  
lokomotiver, køretøjer, maskiner, materiale til den offentlige person- og godstrafik.

## HORSENS

### Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

## HERNING

### Mariane Fønnesbechsgade 1 . Herning

Specialforretning i garn - strikvarer - bluser - nederdele - linge

Eneforhandling for Herning af DALE FASANGARN

### Den lave butik med de små priser

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

### La' rense har skiftet ejer

Deres tilfredshed

vor bedste reklame

★ Uniformer til billigste pris

H. C. Ørstedvej 54 . Telf. 2636

### W. Østergaard . Herning Special Optik

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

## FREDERICIA

Ekvipér Dem i

### LONDON-MAGASINET

FREDERICIA

Det bedste i

### FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen

Jyllandsgade 22, Fredericia  
Tlf. 1033

### Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. kl.s mejeriprodukter

### »BLICON«

Blikkenslager

Gas - Vand - Sanitet  
og centralvarme

Fredericia - Tlf. 97

### »LA BELLA«

blomster- og kransforretning

anbefales de ærede medlemmer

Gothersgade 15, Fredericia 598

v. Doris Sørensen

Medlemmerne anbefales

### Restaurant Rosenlund

Nørrebrogade 1 - Fredericia

Tlf. 568

### Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia - Tlf. 1458

### Renseriet »VI-KA«

Louis Hansen

Vesterbrogade 14 - Tlf. 1753

Fredericia - Prival tlf. 693

Parfumeri

### Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello

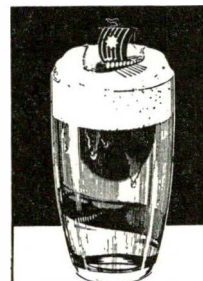
Helene Rubinstein-Jardly

## FREDERICIA KUL-KOMPAGNI ^/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier



VIKING  
EXPORT BEER

belønnet  
med ærespræmie

Prix d'Honneur

Belgien 1958

## Hotel Faxe Ladeplads

Foreninger og skovture indtil 200 kuverter

Godt køkken . Servering i haven

Nyrestaurerede lokaler

Ny indehaver: E. og A. Kjærgaard

Telefon: Faxe Ladeplads 20 - 192



## 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

*Tandlægepraksis påbegyndt*

**Tandlæge P. Rasmussen**  
Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus  
Telefon Aarhus 5 5105  
KONSULTATION EFTER AFTALE

*Læg turen til*

**Moesgaard Skovmølle**

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

*Tlf. Aarhus 71214*



**Jydske Teknologiske Institut**  
AARHUS - MARSELISBOULEVARD 125

**Ny praksis**  
**Tandlæge Bent Pontoppidan**  
Konsultationstid 9-17,  
eller efter aftale  
Skanderborgvej 36 (Langenæs) Århus.  
Telefon 4 41 50

**Sygevogne** nye og brugte  
til salg eller  
udleje  
**Karl Jensen, Sygevoognfabrikant**  
Ndr. Strandvej 37 . Risskov  
Telefon Aarhus 7 98 58



## ESBJERG

Jernbanepersonalet anbefales  
**BANEGAARDSRESTAURATIONEN**

Esbjerg - Telefon 681

Medlemmerne anbefales

**G. S. KONDITORIET**  
Strandby Kirkevej 181 - Esbjerg - Tlf. 64 50

**ANDELSBANKEN**

A.m.b.A.

ESBJERG AFDELING . TELEFON 5666

**ESBJERG BANK**

- den lokale bank

## KALUNDBORG

**N. JENSENS SØNNER**

*Inventar og Bolig Montering*  
**Tlf. Kalundborg 280**

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

**A. M. JØRGENSEN**  
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester  
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg  
Sct. Jørgensbjerg 25  
Tlf. Kalundborg 71

»Køb det hos

**Schou**

lige i nærheden«

**KALUNDBORG**  
**KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

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

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

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

**Kul, Koks, Briketter**  
**& Brændselsolier**  
**IMPORTKOMPAGNIET ½**  
KALUNDBORG  
Telf. \*33 (Flere Ledn.)

Kalundborg  
Fællesbageri

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

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

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

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63  
**BOGTRYK**  
Telefon Asta 5002. København 5



**GRØN**  
**TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

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

½ **RONDO RADIO** *Byens største udvalg*  
Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04  
*i FJERN SYN*

## RANDERS

Gå i **KINO PALÆET**

Film - en inspirerende verden uden grænser  
Vor telefon 2066 og vort billetsalg er åben hver dag fra  
kl. 10-12 og efter kl. 16