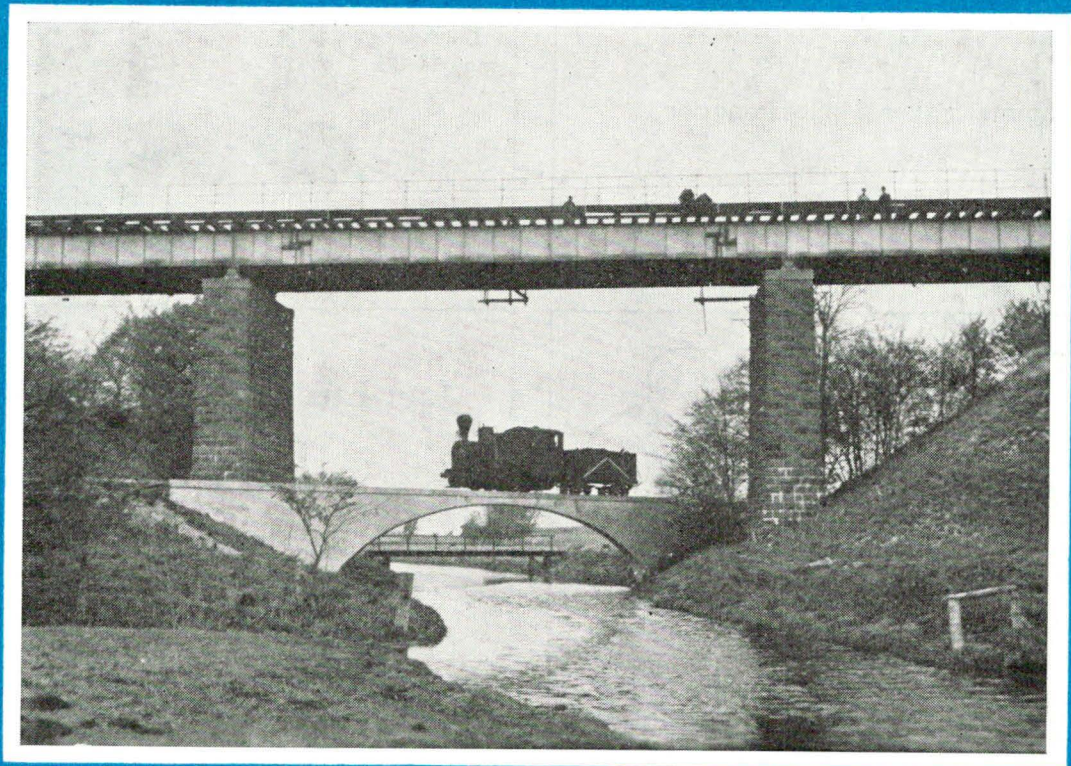


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 24 . 20. DECEMBER 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

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



**- en samling piber
med godt ry!...**

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

Vejledende
udsalgspris
kr. 22,50
og 18.00



Fabrikeret af:

„Finest old
Corsica Briar“

Fa. H. Maibøll - Telf. 70 5261 anviser nærmeste grossist ell. forhandler

Nu er god vin billig



MACON 1955

dejlig fyldig bourgogne.

1/1 fl. kr.

925

Vin på kæmpeflasker

Nordspagne rødvin,
13 %, 1½ ltr. . . kr. **11.35**

Vin Rosé, halvsød,
1½ ltr. kr. **11.65**

Montagne hvidvin,
sød, 1½ ltr. . . . kr. **11.95**

BUTLER LIKØRER

Abricot Brandy . . . 28 %
Goldwasser 28 %
Cacao Brandy 28 %
Valnødde Likør . . . 28 %

1/2 fl. kr.

1185

Fine old

MOSCATEL

Den kendte og populære

søde dessertvin

22 %

1/1 fl. kr.

995

BUTLER WINE COMPANY 4/5

Palæ 2526 anviser nærmeste forhandler

Lær husholdning i vinter på

KALØ

Madlavning og kjolesyning

Håndarbejde og vævning

Boligindretning

HØJSKOLEFAG

I fritiden har vi havet, skoven og Mols Bjerge

lige for døren

5 mdr.s kursus

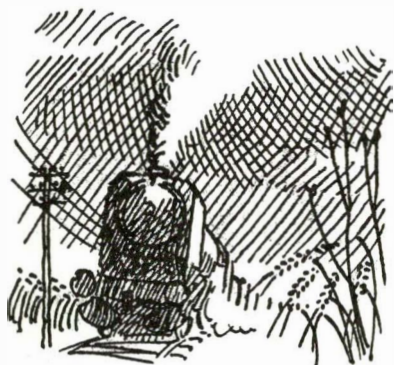
Statsstøtte kan søges

Frits Teichert

KALØ

Landboskole

RØNDE . TELEFON 286



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 24 - 60. ÅRGANG

20. DECEMBER 1960



Indhold:

Aret rinder ud!	371
125 års tyske jernbaner	372
Sæbe gennem tiderne	374
De danske roebaner	376
MH-lokomotivet	379
Under DLF	379
Personalía	380

Forsidebillede:

Roebanen under DSB's bro over
Vårby å.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

Sudiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Året rinder ud!

Så fjernes fra kalenderen det allersidste blad,
og automatisk hænges op en ny.

Har året, der er gået, gjort os traurig eller glad
og svaret til sit rygte og sit ry.

Teknikkens stærke fremmarch var en mystisk kryds-og-tværs,
i både praksis og i teori

har kampen om det store ubekendte univers
vel stillet krav til folkets fantasi.

Når nu en gammel verden i sin nye støbeske
med indre uro sikkert har besvær,

vil tro og tillid til den noget flyvende ide
vel sagtens føles ekstraordinær.

En gnist, der stadig ulmer fra et slukket verdensbål,
har fredens budskab bragt i miskredit,
så det er blevet vanskeligt at finde fælles mål
og rette grænser mellem mit og dit.

Men økonomisk set var årets status ganske god,
ja sikkert bedre end vi havde tænkt.

Om også det har skortet af og til på arbejdsmod,
det gode sammenhold blev ikke sprængt. –

Et arbejdsmarked er besat, vel fortsat krav og kår
har holdt pengene og priserne i skak.

Vi kan vel blive enig om, at til det gamle år
vor afskedshilsen er: farvel og tak.

Et nyt år har til arbejdspladsen bragt et nyt forlig
til tryghed for den vante arbejdsdønt.

Hvorfor skal vi dog stadig plages med den kolde krig,
der kun vil gøre sind og samfund ondt.

Vi kan da tale sammen om en vej til ret og pligt
om nye tanker i den nye tid.

Med lyst og lønligt håb om at freden er i sigt:
Velkommen nytår og velkommen hid.

H. Georg Christensen.

Hovedbestyrelsen og redaktionen ønsker

medlemmerne og bladets øvrige læsere

glædelig jul og

godt nytår

125 års tyske jernbaner og 125 års tyske jernbanemænd

Den 7. december 1960 blev de tyske jernbaner 125 år. På den historiske strækning fra Nürnberg til Fürth (Bayern) kørte en efterligning af det første damplokomotiv, det berømte »Adler«, med de gamle vogne. Lokomotivføreren, ligesom den meget omtalte William Wilson, i kjole og høj hat tiltrak sig alles opmærksomhed. Der var igen blomster, guirlander, festlige taler og et udsøgt selskab.

Men alligevel kan man spørge: Er »Der Adler«, Wilson og det udsøgte selskab det væsentlige ved de tyske jernbaner? Eller er det væsentlige mennesket der bygger jernbanen, driver den, holder den ved lige og mennesket, som tjener den i gode som i dårlige tider?

Kun »skibbrudne«.

De tyske jernbanemænds medlemsblad »Der deutsche Eisenbahner« har forsket i arkiver og dokumenter efter kolleger som ikke dengang var i offentlighedens rampelys og måske heller ikke i dag vil blive fremdraget i avisspalterne. »Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands« (G.d.E.D.) er måske de første, som har betragtet historien om de tyske jernbaner under denne synsvinkel. Det anses for vigtigere, da datidens historieskrivere indtog en anden holdning til de skabende mennesker end nutidens.

En bog fra året 1874, som i nyere skrifter bliver citeret uden modsigelse, siger om folkene, som var ved jernbanen i dens første tid, at det var store mængder ufaglærte arbejdere, skibbrudne fra alle erhverv, unge og gamle, forhåbningsfulde og folk som gennem livets erfaring var blevet stille, sværmeriske mennesker samt handlingsmennesker.

Man kan ikke anerkende kronvidnet til disse påstande, digteren Max Maria von Weber, som objektiv historisk kilde. Hans sprog er mere baseret på virkning som roman. Medens han skrev bogen søgte han entop en stilling. Han ville være uddannelsesleder ved jernbanen og havde derfor interesse af at skildre sin måske fremtidige opgave i dystre farver.

De stod ved begyndelsen.

Når et eller andet erhverv nærmer sig et jubilæum, plejer systematiske mennesker at spørge, hvem der var den første faggruppe. Således dukker også spørgsmålet op, om hvem der var den første jernbanemand. Men den måde at spørge på, må synes at være falsk. Thi den første jernbanemand fandtes ikke, men derimod de første jernbanemænd. Selvfølgelig var Scharrer initiativtageren til Ludwigsbanen, Wilson dens første lokomotivfører og Dennis den første tekniske leder. Men jernbanen består ikke alene af chefer og lokomotivførere. I dens begyndelse skal der bygges strækninger og bygninger. En af det store antal af arbejdere var smeden Johann Georg Hieronymus, som på åbningsdagen kørte med på lokomotivet som anden mand. Vi siger udtrykkelig, ikke som fyrbøder, thi efter øjenvidneberetninger var det Wilson selv,

som efter nøje overvejelse, i det rette mål og til rette tid lagde hver eneste skovfuld stenkul til rette i fyret.

Mellem lokomotivføreren og den anden mand, var der en dyb kløft i løn, i anseelse og løbebane. Netop derfor havde Hieronymus gerne erhvervet reguleringsberettigelse. Som man ser af akterne i trafikmuseet i Nürnberg og af de studier som kolleger der er beskæftiget der har foretaget, havde Hieronymus ingen held med sig, trods det at han havde været en meget dygtig mand, efter hans løn at dømme, i den tid han var beskæftiget ved banens bygning. Den 11. marts 1836 blev han afskediget. Wilson fik en ny anden mand.

Daglejere uden ret.

Hans eksempel lader ane hvor lidt ret en arbejder havde dengang. Det var »daglejere«, mennesker, som uden angivelse af nogen grund dagligt kunne fyres, og så ikke engang kunne få deres »papirer«, for de havde jo ingen forsikringsbeskyttelse hverken mod sygdom, arbejdsløshed o.s.v. Hvis Hieronymus blev en »skibbruden« så skete det ikke på grund af hans ufuldkommenhed, men, for at blive i billedet, fordi hans arbejdsgivere lod sit skib løbe på grund.

Den første konduktør.

At kolleger allerede i jernbanens første tid var beredte til at tiltræde en blivende stilling viser som eksempel konduktør senere kontrollør Christian Steinberger. Intet samtidigt billede viser ham og ingen avis omtaler ham. Offentlighedens interesse gjaldt dengang, som også senere historieskrivere, i første række mændene på lokomotivet. Trods det var han blandt dem, der var med fra Ludwigsbanens begyndelse, den som gjorde længst tjeneste. I hans nekrolog hed det, at han var den første konduktør ved de tyske jernbaner og med næsten 30 års tjeneste.

Også hans tjenstlige tilblivelseshistorie var alt andet end ligetil. De første 10 år måtte han nøjes med en løn på 300 gulden (lokomotivførertjenesten stod i begyndelsen af jernbanens tid ubetinget i forgrunden, Wilson havde således først 1500 og fik senere endnu 1000 gulden til).

Først i året 1846 fik Steinberger en skriftlig kontrakt gennem hvilken hans løn fordobledes og samtidig fik han en beskeden sikkerhed i tilfælde af invaliditet eller en for tidlig død.

... og den første maskinarbejder.

Som den tredje kollega fra de tyske jernbaners pionertid vil vi forestille lokomotivfører og maskinist Johann Michael Böhm. Böhm tiltrådte i 1847, 18 år gammel, en stilling som maskinarbejder i jernbanereparationsværkstedet i Nürnberg, og avancerede efter nogle vandreår til lokomotivførertilærling og senere til lokomotivfører.

I 1856 blev han med sin maskine impliceret i en

ulykke. Han bedyrede fortvivlet sin uskyldighed, men blev, fordi han ikke havde nogen til at forsvare sig, af retten idømt fængselsstraf og afskediget af sine foresatte. Senere blev han genansat og fik endda en årsløn på 1000 gulden, samt tjenestebolig og træ som naturalløn, som også var tilstået Wilson til slut.

I 1873 blev han i 10 dage sendt til verdensudstillingen i Wien som officiel udsending som iagt-tager. – Ud af de beskudte første 6 km tysk jernbane var der nu et jernbanenet på 20.000 km med forbindelse til alle europæiske nabolande. I 1882 blev han overmaskinist, altså sådan noget som depotforstander.

Ansættelse kun mod kaution.

De sidste sider i hans personaleakter handler om udbetaling af hans kaution til hans arvinger på 400 Guldmark, og kaster dermed et uvilket projektllys på forholdene dengang. Ved alle tyske jernbaner skulle personellet – og især sådanne som ikke havde noget at gøre med inkasseringer og administration af værdisager – før tiltrædelse af tjenesten stille sikkerhed for eventuelle mangler eller skader, som kunne påføres.

Farlige demokrater.

Da med Böhm de sidste af anden jernbanegeneration fratrådte, var banen blevet en magt i erhvervslivet. Og til bekymring for regeringen bestræbte jernbanemændene sig på deres side på at blive en politisk magt.. Især viste det sig at være det kørende personale, som i kraft af deres omflakkende tilværelse var særlig egnet til at udbrede de farlige demokratiske tendenser.

Jernbanemændene blev aktive forkæmpere for de nye ideer, de befordrede forbudte skrifter. De beskyttede kuréerer for forbudte organisationer og deres rejsegods mod politiet. Jernbanemændene kan være stolte af, at allerede i 1852 blev der for hele Preussen – i de øvrige tyske lande var det sandsynligvis ikke anderledes – af myndighederne taget i overvejelse at tage forholdsregler mod personalet med de tiltagende demokratiske tendenser.

Den kampberedte begyndelse ...

I 1878 blev de berygtede socialistlove vedtaget for hele riget. Arbejderne – ikke embedsmændene – som man skinhelligt sagde, skulle have fri koalitionsret. Men de skulle holde sig fjernt fra ordensfjendtlige bestræbelser og foreninger, og ordensfjendtlige var allerede at sympatisere med socialdemokrater, eller endnu værre var tanken om strejke. Overtrædere blev hensynsløst afskediget. Politiet og statsadvokaten forfulgte enhver mistænkelig. Et bevis for uforfærdethed af vore kolleger på den tid, er at de trods alt gennem strejkevarsel gennemtvang en lønforbedring i Dresden og Leipzig i året 1889, og i 1890 virkelig strejkede i Bremen.

... til de første fagforeninger.

I betragtning af de forsigtighedsforholdsregler og hemmelighedsfuldheder og dertil de stadige forfølgelser er det svært at sige, hvornår de første fagforeninger så dagens lys. Men man har bevis for,

at »Vereinigung der Hamburg-Altonaer Eisenbahner« blev stiftet den 16. april 1890 med næsten 1900 medlemmer. Samme år stiftedes i Halle (Saale) »Foreningen til varetagelse af jernbanemænds interesser«. Den store offentlighed erfarede for første gang om organisation af tyske jernbanemænd i 1896, da »Verband der Eisenbahner Deutschlands« og »International Transportarbejder Forbund« opstod. Et år senere fulgte stiftelsen af »Verbandes bayerischer Eisenbahnhandwerker und Betriebsarbeiter« i Nürnberg, af hvilken senere »Süddeutsche Eisenbahnerverband« opstod.

Brutalt gik administrationen i de følgende år mod medlemmer. De løbende afskedigelser skulle sprede skræk blandt jernbanemændene og dermed hindre dem i at blive medlemmer. Men intet hjalp, nye forkæmpere trådte ind i de forbudte organisationer. Forbedringer af jernbanemændenes økonomiske forhold blev stadig krævet mere og mere energisk. Efter årtiers undertrykkelse blev i 1916 jernbanearbejderne og i 1918 de ansatte tilstået den uindskrænkede koalitionsret, medens jernbaneembedsmændene først fra 1. maj 1921 fik lovlig ret til at organisere sig fagmæssigt.

1945: Kaos.

Vi springer 1935 over, til trods for det er året for tyske jernbaners 100 års jubilæum. Trods den tilsyneladende glans er tiden knyttet for meget sammen med de onde politiske erindringer. Vi blænder straks op for elendigheden i sommeren og efteråret 1945. Aldrig tidligere har tyske jernbanemænd i deres lange historie haft et så ansvarsfuldt arbejde, hvoraf så meget afhang, nemlig deres medborgeres liv, frihed og sundhed. Rundt omkring dem herskede der kaos.

De tyske jernbanemænd greb til ...

Jernbaneanlæggene var de foretrukne mål for luftangrebene. Værkstedshaller, signalhuse og broer lå ødelagte. Det var næsten umuligt at finde blot 20 km spor, som ikke var afbrudt. Det rullende materiel var skudt sønder og sammen, udbrændt eller udplyndret. Til trods for at jernbanemændene selv sultede, var elendigt klædt, udbombet og sjælelig udmattede og i sandhed havde rigeligt i deres egne sorger, bragte de jernbanedriften i gang igen.

... og hjælp offentligheden.

Jernbanemændene hjalp, hvor de kunne. Lok- og togpersonale smuglede, med deres eget liv som indsats, flygtninge og hjemvendende over zonegrænsen. De dirigerede børn, gamle og kvinder ind i bremsekupeerne sammen med andre undslupne.

Måske kunne et enkelt sundt menneske leve af de knappe officielle levnedsmiddelrationer. Men hvem var endnu sund og rask, hvem skulle sørge for de gamle, de syge og børnene? Således var millioner af tyskere stadig undervejs, for at organisere et par pund kartofler, for at bytte hårklemmer, søm eller sild for et stykke brød.

Da vinteren 1945–46, den første af mange rædselsvintre kom, havde jernbanemændene ført millioner af familier sammen igen og i det mindste

Fortsættes side 375

Sæbe gennem tiderne

Af alle de mange industrier der i dag gør tilværelsen lettere for husmoderen – og vel også for lokomotivfolkene – er der næppe nogen, der har en længere og mere afvekslende historie end sæbeindustrien.

Når man begynder at spore den tilbage gennem tiden, kommer man – det gælder også andre industrier – til området omkring Middelhavet. Her opstod rige kulturer på et tidspunkt, hvor vore nordiske forfædre levede som dyret i sin hule.

Det var ganske naturligt, at sæben stammede her fra. Her var alle de råstoffer, der indgik i fremstillingen, let tilgængelige, og her gav kulturen sig udslag i en intens dyrkelse af det menneskelige legeme.

I Ægypten fandtes i Nildalen store naturlige forekomster af natrium eller soda, og her var store mængder af både dyrisk og vegetabilsk fedtstof. Og det var netop af disse råmaterialer, man i mange hundrede år fremstillede sæbe indtil de kemiske opdagelser i slutningen af 1700-tallet ændrede sæbefabrikationen væsentligt.

Fra udgravninger i det gamle Ægypten ved vi, at sæbe – både til personlig renlighed og til tøjvask – var almindeligt kendt. Omkring 600 år før vor tidsregning bragte de søfarende Fønikere sæbefremstillingens kunst tværs over Middelhavet til den sydlige del af Frankrig. Her fra spredtes den videre til Spanien og Italien og mod nord til de germanske og keltiske områder.



Det var umuligt at opholde sig ret længe indendørs i det vidunderlige Versailles på solkongen, Ludvig d. 14.s tid, på grund af manglende sans for renlighed.

I det store romerske verdensrige blev den personlige renlighed dyrket som en kultus, men mest i form af offentlige og private bade. Til tøjvask benyttede romerne rådden urin, som blev samlet sammen fra de offentlige nødtørftshuse. Denne vædske var stærkt ammoniakholdig og derfor affedtende. Fra denne tid stammer i øvrigt det bevingede ord – penge lugter ikke. Det var kejser Vespasian, der pålagde nødtørftshusene en temmelig høj skat, der således også ramte vaskerierhvervet.

Gamle romerske skrifter omtaler også den sæbe, der indførtes fra de germanske provinser. Den var fremstillet af fåretælle og bøgeaske og blev mere brugt som hårpomade og til håraffarvning end som sæbe – så det var hårde midler! Den græske læge Galen nævner i sine skrifter sæbe som et vigtigt middel til vask af legemet, og hans kollega Paulus af Ægina påpeger den betydning sæben har for den medicinske videnskab – især kirurgien.

Omkring år 800 opstod den første europæiske sæbeindustri i Marseille og andre byer langs Middelhavet. Man udvandt alkali af særlig velegnet planteaske og sæbens kvalitet blev langsomt forbedret. Man lærte også at benytte andre materialer i fremstillingen. F.eks. så de kristne korsfarere, hvorledes man i den nære Orient benyttede læsket kalk til sæbe.

I Middelalderen blomstrede de offentlige badeanstalter op igen – som tidligere i det gamle Rom. Men efterhånden som de spredte sig over hele Europa, udartede de til samlingssted for byernes letlevende indbyggere, og tidernes ændrede moralbegreber fik dem snart til at gå helt i forfald. Det var absolut ikke god tone at gå på badeanstalt, og kvinder der klædte sig af – selv privat – for at gå i bad, pådrog sig mishag fra alle sider. Sådan noget gjorde en pæn pige ikke!

Tøjvask var endnu ikke blevet særlig almindelig. Man gik længe med sit undertøj, og da man nu altså ikke mere gik i bad, varede det ikke længe før en ubehagelig og gennemtrængende kropslugt bredte sig overalt fra fattighuset til de rigeste paladser. Der er mange historier om, hvordan det f.eks. var umuligt at opholde sig ret længe indendørs i det vidunderlige Versailles på solkongens tid (Ludvig d. 14.) – man havde simpelthen ikke sans for renlighed.

For at modvirke den modbydelige stank begyndte man at overøse sig med stærkt duftende parfumer, der snarere fremhævede ulækkerheden med sine vampe, søde luftninger, men den slags hører man ikke meget om, når man læser om den eventyrlige pragtudfoldelse i forgyldte sale i 1600-tallet.

De kemiske eksperimenter og undersøgelser i slutningen af 1700-tallet betød en omvæltning i sæbefremstillingen. Franskmanden Leblanc opdagede, at det var muligt at lave soda af kogesalt, og han begyndte en produktion, der nåede op på omkring 300 kg soda om dagen. Det betød, at det blev billigt at lave sæbe – billigere end nogen sinde tidligere.

Få år senere eksperimenterede hans landsmand Chevreul med planteolier, og det er på disse to videnskabsmænds erfaringer og opdagelser, vor moderne sæbeindustri bygger.

Men der skulle gå endnu mange år, før det blev almindeligt at vaske tøj, som det er det i dag.

I forrige århundrede var det her i landet vild luksus for den jævne befolkning at bruge sæbe til rengøring. Det var utroligt, at menneskene kunne trives i al det skidt, der omgav dem. Opvask var et ukendt begreb de fleste steder – man tørrede skeen og kniven af i sit skørt eller på sit jakkeærme. Man langede til samme fad ved middagsbordet, og ingen tog det så nøje, hvis der var sod eller støv i suppen – det var ikke ukendt at finde maddiker eller døde insekter i maden – herregud, man skulle alligevel have nogen pund skidt i sig om året!

Det gik højt, når man til årsskiftet købte et halvt pund grøn eller brun sæbe og et halvt pund soda. Man skulle spare både på vand og penge – og så måtte man tage det, som det kom.

Med de industrielle fremskridt og den store befolkningstilvækst i tiden omkring århundredskiftet fik man også mere sans for renlighed. I dag er det ikke nok at vende sin særk ved højtiderne. Man ringer til vaskeriet eller går på selvbetjeningsvaskeri med tøjjet, og i hvert fald lørdagsbadet er en fast institution for alle befolkningsgrupper. Det var det ikke for få årtier siden!

Jørgen Petersen.

Fortsat fra side 373

foreløbig – hvem gad dengang tænke uger eller måneder frem – skånet dem for sultedøden.

Og igen var det i denne tid de oprejste kæmpende demokrater, der i frihedens ånd og tradition, hvor medlemmer af forbundet måtte betale dyrt med tusinder af ofre for krigen og den åndelige og politiske ufrihed, måtte starte på ny.

Af fortidens lære kom den faglige enhed af tjene-stemænd, ansatte og arbejdere, som kaldes »Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands« (G. d. E. D.) ud af fødselsveerne i en ny stat »die Deutsche Bundesbahn«.

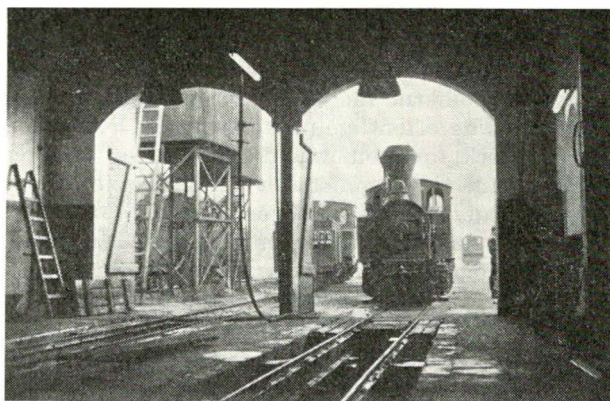
Af 3 blev 500.000.

Opbygningen af de tyske jernbaner er alle kollegers værk. 125 års jernbanehistorie er samtidig 5 generationer jernbanemænds historie. Ud af 3 jernbanemænd blev der i løbet af 125 år rundt regnet en halv million. Men jernbanen har måttet afgive sit fordums monopol i trafikken. Fra trafikken på veje, på vandet og i luften truer den værste konkurrence. Man klager i dag meget over den stærke skiften af arbejdskraft, og som også har ramt Deutsche Bundesbahn.

For at forbedre indkomst og arbejdsbetingelser for jernbanemændene må der skaffes trafikpolitiske forudsætninger, og dem har regeringen modsat sig.

125 års jernbanehistorie er ikke til at skille fra historien om »der deutschen Eisenbahnergewerkschaft«. Vi ved hvilke fremskridt, der er nået fra de første jernbaneorganisationer blev til, og vi har heraf fået vished for, at også G. d. E. D. i fremtiden vil bane vej for videre sociale fordele for den tyske jernbanemand.

De danske roebaner og deres lokomotiver



Remisen i Gørlev.

Det er vist kun få, der tænker på, at vi her i landet foruden stats- og privatbanerne har endnu cirka 750 km jernbane; nemlig de smalsporede roebaner. Disse fører ganske vist i den største del af året en temmelig upåagtet tilværelse; men entop i denne tid transporterer de en ikke ringe mængde roer til fabrikkerne – cirka 35 pct. af samtlige roer, og præstationerne er ikke mindre, da banernes sporvidde kun er 700 mm. Allerede i 1873 blev den første roebane i Danmark anlagt, nemlig ved Højbygård Sukkerfabrik på Lolland. Det var en kun 2 km lang strækning med fast spor, suppleret med transportable markspor, ganske som det ofte anvendtes ved de senere opdukkende mergelbaner. Sporet var meget spinkelt og trækraften bestod derfor af heste. Efter bygningen af Nakskov sukkerfabrik i 1880 anlagdes et stort net af disse »hestespor«, og i 1893 var der således omkring Nakskov cirka 50 km. Man blev dog efterhånden klar over, at den eneste rationelle måde at løse transportproblemet på var at indføre lokomotivdrift, og i 1910–11 blev der foretaget

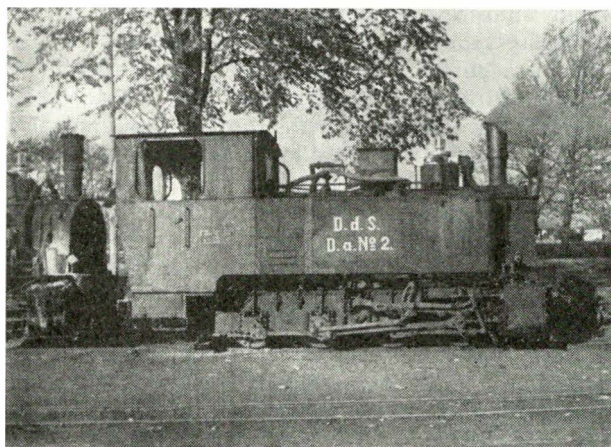
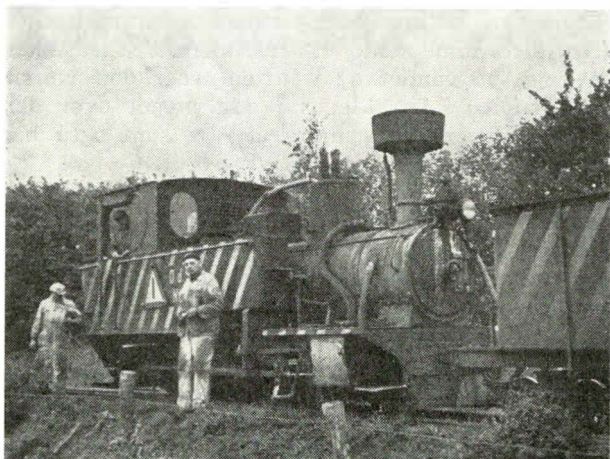
ret bekostelige sporforstærkninger og anskaffet ialt 5 ret små OCO tendermaskiner fra Henschel i Tyskland.

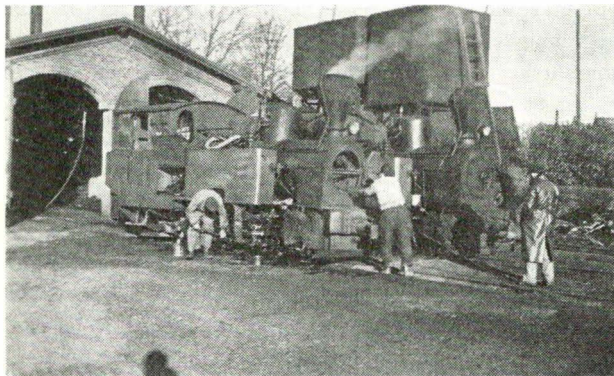
Roebanenettet blev i de følgende år udbygget kraftigt, og der anskaffedes en del større og stærkere lokomotiver, samtidig med at der byggedes flere fabrikker, blandt andet i Assens (1910), Gørlev (1912) og i Saksøbing. I 1925 var der således alene på Vestlolland cirka 160 km roespor. I de forløbne mange år har roebanerne hvert år klaret deres store part af transporten til og fra fabrikkerne af roer og affald; først i de senere år har landevejstranporten alvorligt gjort sig gældende som konkurrent til disse specielle jernbaner.

Lolland er og har altid været den landsdel, hvor der var flest roebaner; men også ved Gørlev, mellem Kallundborg og Slagelse samt ved Assens, har der været omfattende anlæg. I de senere år er der på Lolland nedlagt en del mindre saftstationer, hvis funktioner ved centralisering og rationalisering er overtaget af de større fabrikker, som følge heraf er også en del af det tilhørende spornet nedlagt.

Da det ved kampagnens slutning sidste år i Gørlev viste sig at nå til en aftale om en højere takst med de interesserede parter – taksten havde ikke været forhøjet i 15 år – vedtog man at indstille driften på fabrikkens 102 km spor. Det er højst sandsynligt, at vognmændenes takster i år vil overskride den forlangte takstforhøjelse en hel del, men nu er sporet allerede fjernet, og roetogene på Sjælland hører fortiden til.

Medens nedlægningen af roebanen under Gørlev Sukkerfabrik egentlig ikke skyldtes manglende konkurrenceevne, må nedlægningen af roebanen under Assens Sukkerfabrik fra og med denne kampagnes slutning, ses blandt andet som en følge af det overordentlig vanskelige terræn, denne bane er beliggende i. Medens det f.eks. på Lolland overalt er muligt at trække 36 læssede vogne, eller cirka 250 tons, kan maskinerne i Assens på de mange bakker kun klare halvt så mange og må endda enkelte steder trække de 18 vogne op ad to gange. Ikke uden grund er denne bane blevet kaldt »den fynske bjergbane«, men den ligger jo også i en





Travlhed ved remisen i Gørlev.

Nederste række billeder fra venstre:

*Loko nr. 8, Borsig 1922, Assens Sukkerfabrik,
Da nr. 2, Henschel 1911-12, Saxkøbing Sukkerfabrik,
loko nr. 6, Orenstein & Koppel 1913, oprindelig Gørlev
Sukkerfabrik og kører nu på Lolland,
loko B nr. 1, Orenstein & Koppel 1920.*

udløber af de fynske alper. Her må det indrømmes, at banen ikke læn- gere kan klare sig til rimelige tak- ster; men alligevel er det et stik i hjertet på mange, ikke mindst de, der har deres arbejde ved banen, at den nedlægges. Den lille bane vil sikkert blive savnet og husket som noget af det, der var i »de gode gam- le dage«.

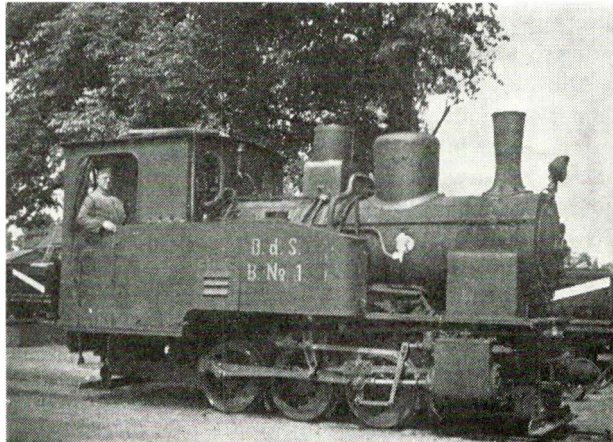
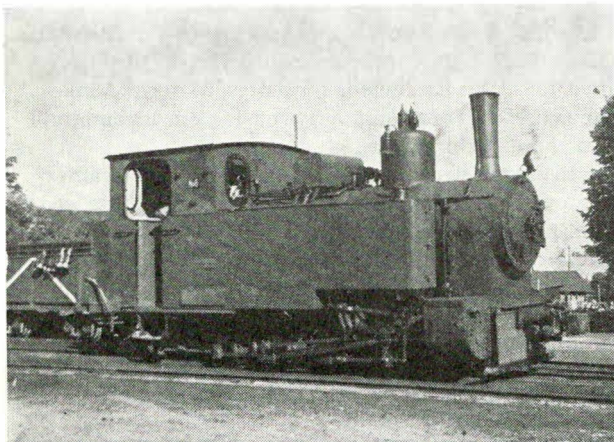
På Lolland er der dog stadig og vil sikkert i mange år fremover være mange roebaner, og selvom driften her i det meget flade landskab for en stor del foregår med dieselloko- motiver, er der dog stadig en del af de gamle damplokomotiver tilbage, og mon ikke det vil interessere læ- serne at høre lidt om disse og deres udvikling, siden det første roeloko- motivs anskaffelse i 1894.

Sukkerfabrikken i Holeby, Højby- gård Sukkerfabrik, der som nævnt allerede havde spor i 1873, anskaf- fede i 1894 det første roelokomotiv i landet, et lille OCO-koblet tender- lokomotiv fra England fra fabrikken W. G. Bagnall. I 1902 fulgtes dette af endnu et og i 1903 af et tredje fra den samme fabrik og magen til det første.

Lokomotiverne var typisk engelske med udvendig ramme, skråtliggende cylindre og indvendig anbragt sty- ring. Det var små, men solide ma- skiner, og først i 1958 blev den sid- ste iøvrigt den ældste udrangeret. I 1897 anskaffedes til Maribo Sukker- fabrik 2 eller 3 lokomotiver fra fa- brikken Kraus & Co. i Tyskland. Det var OCl-koblede maskiner nøje sva- rende til de såkaldte »feldbaneloko- motiver«, der i mange år var meget anvendte – en temmelig lang lavt- liggende kedel og derfor bagløberen anbragt bag fyrcassen. På hver side fandtes 2 store vandkasser og bag førerhuset en ret stor kulkasse. Ram- merne var på disse maskiner på nor- mal vis anbragt indvendig, og sty- ringen udvendig. Maskinerne havde, især baglæns en rolig gang i sporet. I 1913 anskaffedes endnu én af den- ne type og den samt en af de oprin- delige fra 1897 er endnu i drift ved Højbygård Sukkerfabrik.

I 1910 anskaffedes der til fabrikk- en i Nakskov 6 ret små OCO- lokomotiver fra den kendte fabrik Henschel & Sohn i Tyskland. Disse maskiner havde ligeledes indvendig

ramme, men dette i forbindelse med den korte akselafstand gav dem en temmelig dårlig gang i sporet. De havde en forholdsvis lille sidevand- kasse, men tillige en rammevand- kasse – i venstre side havde de kul. Kedlen var ret højtliggende og fyr- kassen anbragt ovenpå rammen over bageste kobbelhjul, den var bredest for neden og skrånede opefter, om- trent som på en E-maskine. Maski- nerne viste sig dog ret hurtigt at være for små, og da der allerede året efter skulle anskaffes flere lokomo- tiver valgte man en noget større fire- koblet type med udvendige rammer, ligeledes fra Henschel & Sohn. Af denne type anskaffedes der til Nak- skov og Saxkøbing fabrikkerne i 1911-13 ialt 7 stk., og de er såvidt vides endnu alle i drift, tillige med enkelte af de 3-koblede. Det er på alle måder gode maskiner, der trods deres ret høje alder stadig er i god og ydedygtig tilstand. Deres vægt er cirka 18 t tjenestefærdig. De til As- sens Sukkerfabrik i 1910 anskaffede 6 lokomotiver var iøvrigt af samme type, men til forskel fra de lolland- ske blev disse lokomotiver grundet



brandfaren i et par skove, som banen gennemløber, forsynet med store gnistfangere på skorstenen.

Til Gørlev Sukkerfabrik anskaffedes i 1912-13 5 stk. ODO-lokomotiver fra Arn. Jung i Tyskland og 1 stk., ligeledes ODO, fra fabrikken Orenstein & Koppel. Disse 6 lokomotiver var af omtrent samme størrelse og styrke som de lollandske, men dog en del anderledes, blandt andet havde de 5 fra Arn. Jung indvendig ramme og kulkasse bag førerhuset, ligesom de havde gnistfangerskorsten af »præriefacon«.

Lokomotiv nr. 6 fra Orenstein & Koppel havde udvendig ramme og var trods omtrent af samme størrelse noget kraftigere end de andre. Den havde en i røgkammeret anbragt gnistfanger og derfor almindelig skorsten. Disse 6 lokomotiver var tilige med de lollandske grønmaledede, medens dem ved Assens var sorte – dog havde alle røde hjulrammer og puf.

I 20'erne anskaffedes de sidste damplokomotiver til De Danske Sukkerfabrikker, nemlig i 1920 og 1923 2 stk. OCO lokomotiver fra Orenstein & Koppel og i 1927 1 stk. OCI lokomotiv fra samme fabrik. Dette sidste og nyeste lokomotiv har ry for at være det bedste af samtlige lokomotiver ved sukkerfabrikkerne. Det har kælenavnet »Lange Maren«. Til fabrikken i Assens anskaffedes i 1922 fra Borsig 2 stk. ODO lokomotiver af omtrent samme type som »Lange Maren«, dog i modsætning til denne med udvendige rammer og 4-koblet uden bagløber. Også disse er glimrende maskiner, det var iøvrigt maskiner, der var bestemt for en bane i troperne, hvorfor det noget luftige førerhus måtte ændres efter vore køligere forhold.

Alle de nævnte lokomotiver er tenderlokomotiver, men da de ofte kører langt omkring, hører der som udstyr en særlig vandvogn med til hvert lokomotiv. Denne kan kobles såvel foran som bag lokomotivet, og dette kan ved hjælp af en lang gummislange således suge vand fra denne. Enkelte steder tages på samme måde vand fra vandløb og søer. Alle lokomotiverne er udstyrede med turbodynamo og kraftige projektører,

enkelte med røde stoplygter på siderne af hensyn til de mange veje, der passerer. Af samme årsag blev lokomotiverne i Assens for et par år siden malet skrårribede på siderne. Da det før er hændt, at personalet ved at vælte ned af et roelokomotiv er blevet alvorligt skoldet, er taget på alle maskinerne nu aftageligt og anbragt således, at det, såfremt lokomotivet vælter, automatisk vil falde af, så man let kan komme ud.

Som følge af de stadig dyrere kul forsøgte man allerede i 30'erne at bygge anvendelige diesellokomotiver. De første var dog kun små og kunne kun bruges til rangering. Senere lykkedes det at bygge større og stærkere lokomotiver, men først efter krigen nåede man frem til en type, der i trækraft kunne konkurrere med damplokomotiverne. Diesellokomotiver var ganske vist billigere i drift, men der var ofte ret kostbare reparationer på dem, så besparelsen var alt taget i betragtning ikke så stor.

I 1957 anskaffedes til Gørlev et nyt dielelektrisk lokomotiv af samme type som de lollandske, men det kunne ikke tåle at arbejde hårdt på de stejle bakker, og man havde mange nedbrud med det.

I Assens har man altid været klar over, at til et knokkelarbejde, som det på en så bakket og vanskelig bane var, det eneste der duede, damplokomotiver, og man har derfor aldrig forsøgt med anden trækraft.

På Lolland vil diesellokomotiverne sikkert efterhånden helt fortrænge de efterhånden ret gamle damploko-

motiver, men næppe mange af dem vil være i stand til at opnå en så høj tjenestealder, 50 år eller mere, som disse. Dampkraften har absolut stadig fordele i forhold til dieselskøretøjerne, ikke mindst på en roebane.

Selvom den egentlige roekampagne som regel er overstået kort før jul, er der gerne en del kørsel i januar, og banerne må således være rustet mod snevanskeligheder, der jo også kan forekomme i december måned.

Ved de forskellige fabrikker har man haft enten store plove til at spænde på selve lokomotiverne, eller plove anbragt på de almindelige godsvoage. Ved Assens Sukkerfabrikker byggede man for nogle år siden Danmarks eneste roterende sneplov! Man anbragte en stor 4-vinget propel med skovlblade i enderne foran på den almindelige vognplov, man havde, og lod denne trække af en traktormotor. Efter sigende arbejdede ploven godt i løs sne, hvorimod den gammeldags facon var at foretrække i tung sne, som det vi oftest har her i landet. Det var noget af en blandet fornøjelse at arbejde med den roterende plov, da den som regel skjulte både plov, lokomotiv og mandskab i en kæmpe-mæssig snesky.

Som det vil forstås, er de danske roebaner et alsidigt foretagende, som det absolut kan anbefales læserne, når lejlighed gives at se lidt nøjere på. Trods lille sporvidde og på mange områder primitive forhold, er det dog rigtige jernbaner med en endog stor kapacitet. *Dan.*

Nyt opslag om lokomotivførerstillinger til litra MY og MX

Som det fremgik af »Vingehjulet« af 25. november 1959 i opslag om stillinger til litra MY og MX, var opslags gyldighed fastsat til udgangen af december måned 1960. Det kan derfor forventes, at der i »Vingehjulet« for 25. december d.å. vil fremkomme nyt opslag om lokomotivførerstillinger til de nævnte lokomotiver.

Opmærksomheden henledes derfor på, at de af vore medlemmer, som var ansøgere efter opslaget i 1959, men ikke kom i betragtning ved udpegningen, påny skal fremsende ansøgning, såfremt de fortsat ønsker at komme i betragtning. Medlemmer, som blev udpeget, men endnu ikke har opnået forfremmelse til 15. lønningsklasse, skal ikke fremsende ny ansøgning.

Vi skal ligeledes oplyse, at de ansøgere, som er udpeget efter 1959-opslaget, vil komme i betragtning ved stillingsbesættelse før eventuelle ansøgere i forbindelse med opslaget af 25. december d.å.

MH-lokomotivet

Studiebesøg ved A/S Frichs, Århus, og studierejse til Tyskland.

I lighed med de tidligere studiearrangementer, i forbindelse med MY- og MX-lokomotiverne, inviterer landsoplysningsudvalget ved nærværende til et nyt arrangement, hvor studieobjektet bliver MH-lokomotivet.

Arrangementet denne gang er delt op i to afdelinger omfattende:

- 1) Besøg ved A/S Frichs, Århus, hvor selve monteringsarbejdet på MH-eren beses.
(Dette besøg finder sted i første halvdel af marts måned 1961).
- 2) Studierejse til Tyskland, hvor besøgene gælder »M. A. N. diesel« i Augsburg, der leverer motorerne til MH-eren, og J. M. Voith Werke i Heidenheim, der er leverandør af de hydrauliske gear.
Rejsen til Tyskland vil strække sig over ialt 6 dage, med afrejse mandag den 10. april og hjemkomst igen lørdag den 15. april 1961.

Det nærmere program for rejsen er endnu ikke endeligt tilrettelagt, men det kan oplyses, at der vil blive 2 dages ophold i München (der er herfra ca. 1 times togkørsel til Augsburg) og videre 2 dage i Heidenheim.

Besøgene vil blive tilrettelagt efter samme retningslinier som tidligere arrangementer, bl.a. med teknisk rejseleder stillet til rådighed af maskinafdelingen.

Prisen for studierejsen til Tyskland vil andrage ca. 185.00 kr. I prisen er indberegnet liggevojn Hamburg/München og retur, samt alle øvrige udgifter, der er forbundet med rejsen.

Det endelige program, for begge afdelinger af studiearrangementet, vil blive bragt her i bladet, så snart det foreligger. Det skal dog allerede nu oplyses, at det påregnes, at alle, der tegner sig til Tysklandsrejsen, også deltager i besøget ved Frichs. Hvad besøget ved Frichs angår, er det ingen betingelse her, at man også tegner sig for studierejsen til Tyskland.

Det skal videre også nævnes, at der, i forbindelse med besøget ved Frichs, også vil blive et arrangement for vore damer, der vil få lejlighed til et besøg ved FDBs nye storafdeling i Viby J.

Tegningslister for Frichs- og FDB-besøget vil senere blive tilsendt samtlige afdelinger.

For deltagelse i studierejsen til Tyskland bedes anmeldelse indsendt snarest muligt til undertegnede og senest den 15. januar 1961. Anmeldelsen skal indeholde oplysninger om fulde navn og adresse, samt tjenestested og kodenummer.

Vi kan som nævnt ikke give det endelige program for nærværende, men kan til gengæld garantere for interessante besøg, der f.eks. ved VOITH Werke vil omfatte film, foredrag samt instruktion i gearenes montage og anvendelse. Alt i alt besøg udover det almindelige, hvortil vi forventer stor anmeldelse.

Interesserede i studierejsen kan om ønskes indbetale betalingen for rejsen a conto, med 50 kr. om måneden, første gang 1. januar 1961. Beløbet bedes indbetalt på foreningens girokonto nr. 24542. Ønskes denne indbetalingsform, bedes det anført ved anmeldelsen.

Med venlig hilsen

P. u. v.

Jørgen V. Christiansen,
Ormslevvej 69, Viby J.



Landsoplysningsudvalget sender alle foreningens medlemmer de bedste ønsker for julen og det nye år, sammen med en tak for godt samarbejde i året, der svinder.



Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

J. T. Svaneborg, lokomotivfører, Kalundborg.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

B. Holm, lokomotivfører, Struer.

Påtænkt opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. B. Nielsen, lokomotivfører, Gedser.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

H. Simonsen, lokomotivfører, Brande.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. A. Christensen, lokomotivfører, Gb.

Juletræsfester

Odense.

Odense afdelings årlige juletræsfest afholdes fredag den 30. december 1960 (på HKs bygning) selskabslokalerne, Klengenberg 15, Odense.

Børnene samles kl. 18.45 til indmarchen, der finder sted kl. 19.00 præc. Efter juletræet kl. ca. 20.30 film, derefter bal til Otto og Kurts sangduo.

Pensionister og pårørende indbydes venligst.

Festudvalget.

København.

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest mandag d. 2. januar 1961 kl. 16.45 i Folkets Hus, Engshavevej 40 (store sal).

Som tidligere år vil der blive en festlig underholdning for børnene med julenisse, trylleforestilling samt servering af chokolade og boller, ligesom den flotte godtpose nok skal gøre lykke.

Festen for børnene slutter kl. 21.00, hvorefter der for de voksne er gratis julebal til tonerne af »Danmarks bedste Showband«, Carls glade drenge med refrain-sangerinden Ada Michaelsen som solist til kl. 24(?)

Vi holder de samme priser for billetterne som tidligere, 3 kr. for egne børn, 5 kr. for fremmede børn, 3 kr. for voksne. Billetter kan købes hos:

Jørn Thillemann, Gb., tlf. Æg. 5853,

Knud Ravn, Gb., tlf. He. 2073x,

S. O. Steen, Gb., tlf. 30 21 54, *

N. V. Ø. Jensen, Hgl., tlf. Ta. 7122x,

H. Henningsen, Av., tlf. 78 47 35.

Benyt indtegningslisterne på depoterne.

Salget af børnebilletter slutter d. 30. december 1960.

Helsingør.

Helsingør afdeling afholder jule- og nytårsfest den 3. januar 1961 kl. 17.30 på »Marienlyst«.

Pensionister samt enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Andre billetter kan bestilles på remisen.

Bestyrelsen.

Randers.

Dansk Lokomotivmands Forening, Randers, afholder julefest onsdag den 4. januar 1961 på »Skydepavillon«.

Indmarch kl. 17.30.

Kl. 21.00 dans til Jens Hjorths orkester.

Pensionister og enker efter disse indbydes venligst.

Fredericia.

Fredericia afdeling afholder juletræsfest den 4. januar 1961 kl. 18.00 prc. på Hotel Landsoldaten.

Pensionister indbydes venligst til at deltage.

Festudvalget.

Århus.

D. L. F.s Århus afdeling afholder juletræsfest på Østergades Hotel den 7. januar 1961 kl. 18.

Pensionister indbydes venligst.

Festudvalget.

Esbjerg.

Esbjerg afdelings årlige juletræsfest afholdes søndag den 8. januar 1961 på hotel Esbjerg. Indmarch kl. 16.00.

Pensionister med pårørende indbydes til festen. Tilm. på tlf. 4642.

Festudvaget.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/12-60.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

L. V. Sørensen, Århus, i Århus. (Kørelærer i motor-driften).

A. S. K. Rind, Århus, i Fredericia.

Overgået til stilling som lyntogsafløser efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/1-61.

Lokomotivfører:

C. V. S. Hansen, Århus, i Århus.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag til lyntogsafløser pr. 1/1-61.

Lokomotivfører (12. lkl.):

P. Jensen, Padborg, til Århus.

Forfremmelser til lokomotivfører i 12. lkl. pr. 1/1-61.

Motorfører:

K. B. Harder, København Gb., i København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

J. B. Ballegård, Århus, i København Gb.

K. P. Sørensen, Esbjerg, i København Gb.

H. O. B. Jensen, Padborg, i København Gb.

E. J. L. Nielsen, Brande, i København Gb.

E. K. Simonsen, Korsør, i Korsør.

P. E. Nielsen, Randers, i København Gb.

K. H. Madsen, Nyborg, i København Gb.

S. F. Sørensen, Korsør, i Korsør.

B. E. Sørensen, Korsør, i Korsør.

T. K. A. Husted, Århus, i København Gb.

O. M. Jørgensen, Struer, i København Gb.

H. E. Jørgensen, Korsør, i Korsør.

H. H. Christensen, Fredericia, i København Gb.

H. F. Jensen, Århus, i København Gb.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1/1-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

A. V. Nielsen, København Gb., til Fredericia.

H. Pedersen (Bro), København Gb., til Fredericia.

J. Westergaard, København Gb., til Fredericia.

J. Bjørnaa, Horsens, til Århus.

W. B. Sørensen, København Gb., til Århus.

N. B. Jakobsen, Fredericia, til Århus.

S. M. Sørensen, København Gb., til Århus.

J. P. Jensen, Fredericia, til Århus.

Hugo V. Nielsen, København Gb., til Fredericia.

K. Voigt Jensen, Helsingør, til Fredericia.

S. Thomsen, København Gb., til Horsens.

H. E. Bidstrup, København Gb., til Helsingør.

Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

A. V. Jørgensen, Lunderskov, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/12-60).

O. H. Ottsen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1-61).

A. P. Andersen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1-61).

J. M. Kleis, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28/2-61).

L. O. Nielsen, Roskilde, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28/2-61).

F. N. Frederiksen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/6-61).

Dødsfald.

Lokomotivfører:

P. A. Rønaa, Fredericia, er afgået ved døden den 20.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører:

H. B. Hansen, Jes Jessensgade 2, Nykøbing F. er afgået ved døden den 29/11-60.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/12-60.

Pensioneret lokomotivfører:

W. L. A. Jørgensen, Olafsvej 11, Fredericia.

E. H. C. Nielsen, Pontoppidansgade 10, 1., Randers.

C. E. E. Lauritzen, Langelandsvej 30, 2., København F.

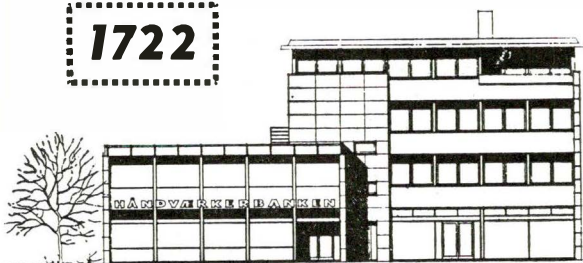
Indholdsfortegnelse

60. årgang 1960

Biblioteker, forsikringsforeninger, legater m.m.	
Bryggeriet Stjernens studiefond	29
Det jysk-fynske statsbanepersonales bibliotek	157
Forsikringsagenturforeningen	349
Grosserer A. Collstrops rejselegat	87
Kong Christian IX's Understøttelsesfond, regnskab for 1959/60	350
Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat 70,	331
Lokomotivmændenes Enkekasse, regnskabsoversigt for 1959/60	302
Lokomotivmændenes Hjælpefond	331
Statsanstalten for Livsforsikring	220
Statsbanepersonalets Sygekasse .. 29, 78, 109, 206, 222, 253, 270, 350,	365
Spareklubben DSB	108
Uheldsforsikringsforeningen	44, 137
Vejlekassen	266
Dødsfald, mærkedage m.m.	
Helge Hansen jubilæum	52
60 år, kontorchef Rostdorf	52
Poul Vejre fylder 60 år	84
Aage Hansen jubilæum	123
40 års tjenestejubilæum hos formanden for Dansk Lokomotivmands-Forbund	140
N. P. Røgilds 50 år	164
P. E. N. Skov 40 år ved DSB	308
Overbaneingeniør Thybo død	340
G. O. F. Lund død	345
Ferie- og Rekreatiohjemmet.	
Ansøgningsskema og prisliste	110, 126
Feriehjemmet Knudshoved	92
Indsamling til svagføre	60, 164
Svagførearrangementet 1960	365
Forskellige artikler.	
Aktuelle rationaliseringsspørgsmål ved Svenska Järnväger	276
Baneprojekt Montparnasse ændrer distrikt i Paris	86
Betydningen af en tunnel gennem Brenner	232
Blomster som industri og godsobjekt	182
Bremen – et eksempel på storstilet social boligbyg- ning	231
Britiske jernbanemænd underbetales	180
Broncemedaille til lokomotivmand	284
Da var det andre tider!	56
Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1959/60	12
Danske Jernbaners Idræts og Fritidsforbund	61
De gode gamle dage –	41
De vesttyske jernbaners elektrificeringsprogram ..	21
Den seneste udvikling i A-pressen	236
Der kan bygges billigere	181
Det står skrevet i stjernerne	89
DSB's driftsindtægter og -udgifter	74, 247, 333
DSB's årsberetning 1958–59 i uddrag	36
Eksport af togmateriel til 450 mill. D-mark	59
Emolumenter og funktionsvederlag	108, 142, 315
Et kapitel af Københavns stations historie 1846–64	
Personaleforhold	72
Europæisk samarbejde – og jernbanen	10
Faneindvielse i Fredericia	347
5 års jernbaneplan til 350 milliarder lire!	309
Finland går i 10-års plan væk fra dampen	85
Fjernstyring af stationer	117
FN	4, 69, 157, 333
Folkepension fra 1. april 1960	170
Forårslotteriet	124
Frontruden 28, 75, 91, 107, 121, 155, 245, 285, 299, 332, 362	
Fugleflugtslinien	213
Gamles ideer i ny udformning	246
Glimt fra en Østrigstur	184, 200, 214
Glimt fra Irland	218
Godsvogne til vejrs	233
Græs-mad og halmbrød!	251
Halvanden million jernbanefolk i Sovjetunionen ..	309
Henschel fyldt 150 år	346
Hverdag i den tyske Østzone	364
Hvordan de tyske forbundsbaner løser boligspørgs- målet for sit personale	8
Hvordan jeg kom til jernbanen	135, 173
Håndbogen Danske Statsbaners Tjenestemænd	222
ITF kongres	244
Jernbanefolkenes nye hus i Washington	204
Jernbanen præger landskabet – også i Italien	76
Jernbanens rationaliseringsproblemer i Norge	165
Jernbaner i Frankrig	216
Jernbanemuseets virksomhed 1959–60	221
Jernbanemændenes blad LABOR	70
Jernbane-selv mord, der vakte opsigt i USA	38
Jernbaneskolen	27
Julipristallet 1960	268
Kalundborg station i støbeskeen	229
Kongres i Dansk Lokomotivmands-Forbund	189
Langs banen	251
Lidt amerikansk om lokomotiver	280
Lidt fra europæiske jernbaner	262
Lidt om jernbanerne i Canada	166
Lidt om velfærdsarbejdet ved de norske statsbaner	294
Madonna som fyrtårn	7
Marketenteri i Vanløse	122
Mere om lilleputbaner	42
Min rejse til England	53
Mini-jernbane i Dolomitterne	118
Modeljernbane – var det noget?	296
Mont Cenis Tunnellen	58
MY- og MX-uddannelsen	5
Münchens hovedbanegård genopstår af ruinerne ..	86
Natarbejde	341
Nordisk Jernbanemusikstævne med dansk islæt ..	283
Om at spå	212
Om FN's indsats i Congo	363
Om jernbanernes oplysnings-service, med tak for god behandling	215
Optimisme	230
48 mill. flere mennesker på jorden hvert år	300
Pristalsundersøgelsen	100

Nyt telefonnummer:

1722



HÅNDVÆRKERBANKEN

Den lokale bank for Korsør og opland
Filial Halskov Bank - Telf. 390
Halskovvej 19

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 **SKIVE** Telf. 1067

Besøg Hotel **NYBORG STRAND**

Nyborg . Telefon 112

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

Pølserne skal være fra

Randers Pøsefabrik

ESBJERG

Jernbanepersonalet anbefales

BANEGAARDSRESTAURATIONEN

Esbjerg — Telefon 681

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

HERNING

Den lave butik med de små priser
Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning . Telf. 443

W. Østergaard . Herning Special Optik

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

Ejby's Autoopretning

VED BAADHAVNSGADE

TLF. 304028 - 301285



**ALT I MODERNE OPRETNING
OG MALERARBEJDE**



Henter og bringer



PPIVAT NORA 67 73

dalgaard

RADIO - FJERN SYN

Vestergade 8 - Holstebro - Tlf. 1695
Nørregade 27 - Holstebro - Tlf. 1602

1/2 RONDO RADIO *Byens største udvalg*
Stengade 24 og 28
Tlf. Højsinger 21 20 04 *i FJERN SYN*

FREDERICIA

Renseriet »VI-KA«

Louis Hansen

Vesterbrogade 14 — Tlf. 1753

Fredericia — Prival tlf. 693

Medlemmerne anbefales

Restaurant Rosenlund

Nørrebrogade 1 — Fredericia

Tlf. 568

Parfumeri

Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard — Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello

Helene Rubinstein-Jardly

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia — Tlf. 1458

»BLICON«

Blikkenslager

Gas — Vand — Sanitet
og centralvarme

Fredericia — Tlf. 97

Reserveret

AARHUS

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

NY VÆRT: MEILSTRUP
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 kaffé med hjemmebagt
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214

A/s COORDINA

»**HOBBY**«

Tietgens Plads 9 - Aarhus - Telefon 2 36 15
Fly . Skibe . Tog - Spec. Modeljernbaner
Märklin . Fleischmann . Lilleput

VÆLG EN HOBBY

Svævefly - Modelbåde - Plasticsamlesæt

Modeltog: Fleischmann og MÄRKLIN

ALA LEGETØJ og HOBBY

Brunsgade 46-48 - Tlf. 3 45 25 - Aarhus

Bruno Arndt's Eftf.

Aut. El-installatører
ved KJÆRGAARD & HOLM
Tlf. Aarhus
35675 - 22760

FRUEN OVER FYRRE

Vil De prøve en færdig kjole,
men alligevel have den forarbejdet
efter Deres maalt, prøv da
en af vore modeller

ELVEGA

GRETHES KJOLESALON
SDR. RINGGADE 2 - TLF. 3 10 41

Alf Lundekeing
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF. 358 74

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
Haandskomager - Sko modtages til farvning
Spee.: Dame-luxusforsaaing - TLF. 6 53 67

KIELSGAARDS KIOSK

H. Jensens Plads - Aarhus - Telefon 29213 - 29133

E.B.M.

Østergade 1 - Aarhus

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malermester
o

Tlf. Kalundborg 447

»Køb det hos

Schau

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 Rødspøtte-
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Murermester og Cementvarefabrikant
CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Havefliser, Flag-
stangsfædder m. m.
Tlf. Kalundborg 360

J. Kjær Christensen
aut. installatør

Kordilgade 4 - Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Kalundborg

Fællesbageri

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

STRUER

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

☆
STRUER . Tlf. 119

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer. Tlf. 30R

AARHUS

»**DYNE**«

Sjællandsgade 32 . Aarhus
Telefon 3 42 43

*Kanalsyr og rensner Deres sengetøj
fra morgen til aften*

HANDSKER

Hantas
LÆDERVARER

TLF. 2 29 60
BRUUNSBRO