

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 11 . 5. JUNI 1961 . 51. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



*Alt maler- og  
tapetararbejde udføres*

Hurtigt arbejde

Fordelagtige priser

*Forlang tilbud*

## **POUL STAMPE**

MALERMESTER

Prinsessegade 16<sup>2</sup> sal t. v.

Telefon Sundby 3361

## **HAVEHEGN . HEGN . HYGGEHEGN**

*Når det drejer sig om*

RAFTEHEGN  
afbarket eller uafbarket

TRÅDHEGN  
høje eller lave til såvel haver som naturgrunde

TRYKIMPRÆGNEREDE K33PÆLE  
der mangedobler hegnets levetid og kan anvendes  
til ethvert hegn

TRYKIMPRÆGNEREDE GANGFLISER

FLAGSTÆNGER komplet

*Ring til*  
KUNDBY 64Y

A. Houmann Petersen  
Thorslunde, Svinninge

*Få et tilbud på*

### **HOUMANN HEGN**

## **AC KRANEN**

Løfteevne  
1,5 t



- ★ den stærkeste
- ★ den hurtigste
- ★ den billigste
- ★ den mest moderne

AKKUMULATOR-DEPOTET  
v/ Gunnar Petersen, Herrestrup pr. Grevinge  
Tlf. Herrestrup 160

kr. 1475,-

## **Nordsjælland**

Lægning af havefliser, stensætning,  
sanering af græsplæner, støbning af grunde,  
kloak, septictanke, sivbrønde m. m.



HENRY JENSEN  
ØSTERGADE 15 . GILLELEJE  
TELEFON 563

## **RULLESKO**

*til voksne og børn*

DANSK RULLESKOFABRIK  
Strandgade 44 - Tlf. Amager 6071

*Fås hos isenkræmmere og i  
sportsforretninger*



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 11 - 61. ÅRGANG

5. JUNI 1961



### Indhold:

Tjenestetidsreglerne i praksis ..	163
LO's repræsentantskabsmøde ...	164
Studierejsen til Tyskland .....	166
Frontruden .....	171
Landsoplysningsudvalget - Kur- sus 1961 .....	173
Under DLF .....	173
Personalialia .....	173
Medlemslisten .....	174
Nye adresser .....	174

### Forsidebillede:

*Sommerstemning i Prateren, Wien,*



### Redaktører:

*E. Greve Petersen*  
(ansvarshavende)  
*K. B. Knudsen.*

### Redaktion og ekspedition:

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

### Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.  
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Tjenestetidsreglerne i praksis

Kørselsfordelingerne for sommerkøreplanen er trådt ud i livet. Det er ikke sket uden svære fødselsvanskeligheder, og taget i bred almindelighed er der blandt vore medlemmer manglende begejstring for dem, i adskillige tilfælde endog direkte afstandstagen. Det skal da også enkendes, at nogle af de tjenester, som er opstillet og som foreningen er blevet orienteret om, er af sådan karakter og hyppighed, at det opfattes som modstand mod de nye tjenestetidsregler.

Det findes derfor naturligt, at vore medlemmer reagerer mod tendenserne i kørselsfordelingerne, ikke mindst på baggrund af skuffelsen over de utilstrækkelige ændringer i reglerne.

Lokomotivpersonalets kørselsfordelinger har altid været tilrettelagt med skyldig hensyntagen til forsinkelser. Dette har betydet, at der har været lavere timetal i kørselsfordelingerne end normen, og hermed blev imødegået overarbejde, men tendensen efter arbejdstidsforkortelsen er, at lægge timetallet så nær normen som mulig, derved bliver der ringe margin til at imødegå overarbejdet, ligesom lokomotivpersonalet i realiteten ingen arbejdstidsforkortelse får. Nogle vil sige, at denne da var en kendsgerning for lokomotivpersonalet før reglernes ændring. Det har imidlertid været opfattelsen, at man også derigennem anerkendte arbejdets særlige karakter, og at et lavere antal arbejdstimer tilgodeså sikkerhedskravene ved togfremførelse.

De administrative kørselsfordelingsopstillere har imidlertid ført en hårdnakket kamp for at få timetallet lagt så nær normerne som muligt, og fremtiden vil vise, at dette bliver et bekesteligt eksperiment. Dertil er det ejendommeligt, at der lægges så megen nidkærhed for dagen til at fravriste enhver forbedring, som kommer personalet til gode, og man bliver mistænkelig overfor motiverne.

Nogle af de ændringer i tjenestetidsreglerne, man betragtede som væsentlige, var 12-timersbestemmelsen ved delt tjeneste og hviletiden på 11 timer mellem to døgn's hovedarbejder, der samt begrænsning af nattetimetallet og uafbrudt tjeneste, når den overvejende del falder mellem kl. 21 og 6.

Reglerne siger udtrykkeligt, at hverken 12-timers bestemmelsen eller hviletiden på 11 timer kan have længere henholdsvis kortere udstrækning uden personalets tilsagn. Det var således naturligt at forvente dette fulgt i hovedsagen, men det er vort indtryk, at der i alt for mange tilfælde er foretaget uhyre lidt for at søge disse væsentlige regler indpasset, idet der er forelagt adskillige kørselsfordelinger, hvor personalet har nægtet godkendelse og derfor har stillet ændringsforslag. Noget har kunnet rettes, men adskillige fordelinger er sat i kraft, uden at personaleønsker er vist særligt hensyn.

Der er sædvanligvis forhandlingsmidighed hos vore afdelingers forhandlere, og da disse har været indstillet på at tillempere reglerne understreges hermed modpartens usmidighed. Dette gælder især det område af statsbanerne, som ligger vest for Storebælt, men det er ikke noget usædvanligt.



## Nyt jernbanehul i det romantiske Loreley

Was soll es bedeuten, skrev den tyske digter Heinrich Heine for længe siden i sit romantiske digt om Loreley, og det ville han sikkert også udbryde i dag ved at høre den ene voldsomme eksplosion efter den anden i det berømte og besungne bjerg ved Rhinen. Specialmaskiner og kæmpebor arbejder efter dynamitsprængningerne med at bygge to nye tunnelrør til jernbanen ved siden af den gamle tunnel.

Trafikken mellem Ruhrområdet på den højre side af Rhinen og Sydtykland har i overvejende grad været udført af godstog, men i de tyske Forbundsbaners store el-plan for området indgår en stærkt udvidet trafik med elektriske persontog. Det var ikke muligt at gennemføre den elektriske installation i det gamle tunnelrør, og der bygges nu to nye tunneller, den ene ved siden af og parallelt med den gamle, mens endnu en tunnel bygges gennem Rossteinbjerget. Efterhånden var trafikken gennem den gamle Loreleytunnel blevet så intens, at den daglig blev passeret af 220 tog.

De nye tunneller får enkeltspor i modsætning til den hidtidiges dobbeltspor. Med svære el-bor af svensk stål bores der ind i klippen, og for hver 130 borehuller bliver der brugt 150 kg sprængstof. En øredøvende larm hersker i området under sprængningerne, og hver gang rykker man 3,50 m længere ind i bjerget. Gennem store luftrør bliver sprænggassen ledet bort, og først når dette er sket, kan arbejderne tage fat på at fjerne de sprængte klippestykker. Ikke mindre end 12 trykluftsbor er sat ind i arbejdet. Det sprængte rums sider bliver hurtigst muligt isoleret med et betonlag af hensyn til vandårer inde i bjerget. Den ene af de to nye tunneller bliver 410 meter længere end den gamle.

Først til efteråret bliver der fred over Loreley, sprængningerne ventes da afsluttet, og tilbage er så at opstille master, der skal bære den elektriske køreledning gennem de to nye tunneller.

Den kommende sommer vil give et vejledende materiale ved genoptagelse af drøftelserne om tjenestetidsreglerne. Foreningen sikrede sig tilsagn om behandling af de problemer, som kan opstå, og der er som antydning allerede en pæn buket, der kan overrækkes til generaldirektoratets repræsentanter, som i højere grad har sans for proportionerne, når det gælder forhandlinger; og vi er ikke i tvivl om, at vore tillidsmænd har bestræbt sig på at få sagerne til at glide, men selv de må, under de givne forudsætninger, kæmpe forgæves.

## LO's repræsentantskabsmøde

Med interesse så man hen til LO's repræsentantskabsmøde i København den 25. maj. De overståede vanskelige overenskomstforhandlinger, og deres endelige afslutning med ophøjelse af forligsforslaget for transportområdet til lov, udgjorde en væsentlig del af formandens udførlige beretning. Og som egentlig ventet, blev der rettet en skarp kritik mod arbejdsgiverne for deres forhandlingstaktik, idet de faktisk først de sidste otte dage før overenskomsternes afslutning indgik på realitetsforhandlinger.

Adskillige talere, som deltog i debatten om formandens beretning, udtrykte ønske om ændring af forhandlingsformerne ved overenskomstforhandlinger. Der ønskedes givet LO større kompetence og f.eks. ved forhandling om de generelle regler skabe en lønramme, indenfor hvilken de interesserede overenskomster må finde ud af beløbenes fordeling. Det anses for givet, at der må ske ændring af forhandlingsreglerne.

Repræsentantskabet vedtog en resolution, som blandt andet understreger betydningen i opretholdelse af fuld beskæftigelse, og som vender sig mod forringelse af beskæftigelse samt varefordyrelse gennem unødvendige diskontoforhøjelser. Man anerkender rigtigheden i, at indgåede overenskomster skal overholdes, og at aktioner kun kan finde sted efter forudgående varsling og prøvelse af disse varslers rigtighed ved arbejdsretlig instans.

Af den opløste sygefond får LO de tre fjerdedele. Samme part tildeles af garantifondene. Ialt får LO tre fjerdedele af 28 mill. kr, hvoraf der er truffet beslutning om at anvende:

1. 2,5 mill. kr. stilles til rådighed for Frie Faglige Internationale til humanitært, socialt og uddannelsesmæssigt arbejde i underudviklede lande. (Samtidig hermed udbetales godt 600.000 kr. fra LO's forårslotteri til FFI).
2. 2 mill. kr. hensættes til uddannelsesfond for ungdommen. Vedtægterne for denne fond er under udarbejdelse.
3. 10 mill. kr. agtes anvendt til opførelsen af den nye højskole ved Helsingør.
4. ½ mill. kr. bevilges til udvidelse af Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv, og
5. ½ mill. kr. bevilges til istandsættelse af Folke-Feries kursesjendom »Æblely«.

LO's medlemstal er godt 776.000 ved årsskiftet. Heraf er 166.680 kvinder hvilket udgør 21,5 procent af det samlede medlemstal.



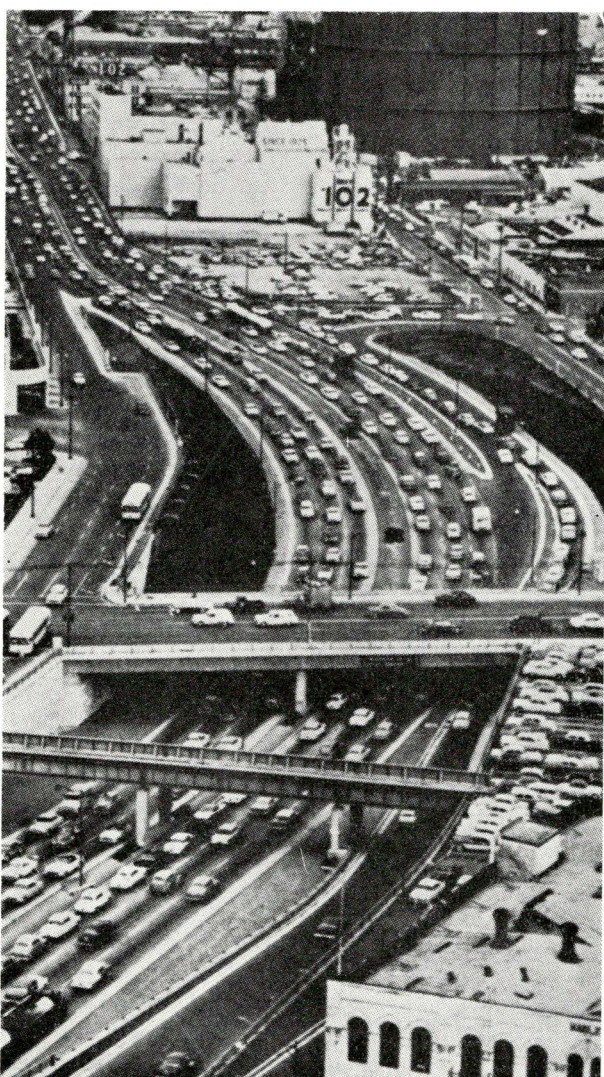
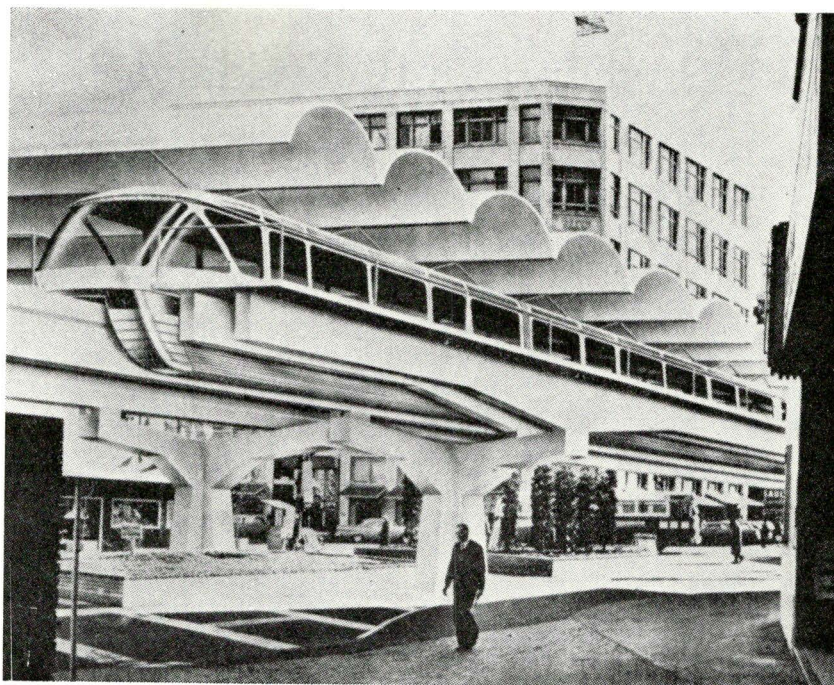
# Verdensudstilling

i 1962

★

# Trafikproblemer

i USA



*Verdensudstilling i Amerika næste år.*

I USA er man i fuld gang med forberedelserne til den næste verdensudstilling, som afholdes her i foråret 1962 og får navnet »Century 21-udstillingen. Her vil en stor afdeling blive helliget fremtidens trafikmidler. Udstillingen arrangeres i Seattle, og man er i færd med at bygge en hurtiggående enskinne-bane. Den skal transportere besøgende fra Seattle ud til udstillingsområdet. Der bliver tale om el-tog på hver fire vogne og med plads til 450 passagerer. Banen skal kunne transportere 11.000 mennesker i timen til udstillingen.

På billedet ser man den amerikanske enskinne-bane, hvis konstruktion godt kan minde lidt om den svenske Alweg-jernbane, ligeledes kørende på en enkelt skinne. Dog er det svenske tog anbragt under den svære betonskinne, mens det amerikanske kører ovenpå denne.

★

*Lad bilen stå og tag toget - !*

I Amerikas storbyer er trafikproblemet med millioner af biler ved at vokse befolkningen over hovedet. Ikke alene fortrænges fodgængerne, men bilmængden er nu så stor, at den er blevet en gene for - trafikens afvikling! Vognene snekler sig frem, en biltur gennem storbyen varer adskillige timer, og ofte går det hele i stå i vældige trafikpropper. Det kan ikke betale sig længere at køre i bil i USA's storbyer. Dels tager det alt for lang tid, og dels er der ingen steder, man kan parkere. Bilisterne lader deres vogne stå i storbyens yderste forstæder og tager videre med tog ind til centrum.

Billedet giver et lille indtryk af vejudfletninger og biltrafikken i en forstad til New York.



# Studierejsen til Tyskland

Et vellykket arrangement  
som gav et glimrende indblik  
i tysk industriel kunnen

Det er efterhånden et anseligt antal studiearrangementer landsoplysningsudvalget har afholdt, i forbindelse med statsbanernes dieselficeringsring. Vi har besøgt såvel hjemlige som udenlandske virksomheder, og herigennem erhvervet en viden, der, sammenlagt med det almindelige uddannelsesprogram, har bevirket, at den enkelte så hurtigt er blevet »dus«, også med de nye trækraftformer. Nu ville det vel være en tilsyneladende nærliggende opfattelse, om nogen skulle fristes til den tro, at de mange, der efterhånden har deltaget i udvalgets arrangementer, på denne måde opnår et fortrin for de af kollegerne, der ikke har kunnet deltage. Hjulene skal jo fortsat holdes igang, hvorfor det selvsagt kun kan blive et ret beskedent udsnit af os alle, der vil kunne deltage i de enkelte arrangementer.

Problemet er dog ikke så stort som man måske skulle tro. Lokomotivmandens interesse for hans arbejdsområde er kendt og anerkendt, og den vel nok fornemste side af denne interesse er den kendsgerning, at udveksling af erfaringer og viden, for den enkelte, er ligeså naturligt, som det så at sige er at trække vejret. Det, der hentes hjem af erfaringer og oplysning ved hvert enkelt

studiebesøg, vil derfor, som ringe i vandet efter et stenkast, hurtigt nå ud og være alment kendt blandt alle.

Sådanne også i forbindelse med vort seneste arrangement; »Studierejsen til Tyskland«. At rejsen var en på alle områder stor succes, er vist efterhånden sivet ud, hvorfor den, der skriver disse linier, kan få lejlighed til at spare lidt på de vanlige superlativer.

Studierejsen var, som bladets læsere vil vide, tilrettelagt i forbindelse med A/S Frichs Arhus leverance af 80 MH lokomotiver, der jo, hvad angår transmissionsformen fra motor til lokomotivets drivhjul, betegner noget helt nyt på vore hjemlige breddegrader, idet der her er tale om en hydraulisk transmission, hvor vi hidtil, ved så store HK tal på motoren (440 HK på MHeren), har sværget til den elektriske transmission.

Selve princippet i den hydrauliske transmission har ved tidligere lejligheder været omtalt her i bladet sammen med andre tekniske data ved lokomotivet, og skal derfor ikke omtales i denne artikel, der alene vil være en præsentation af de tre store tyske virksomheder, der sammen med A/S Frichs er engageret i MH'erens byggeprogram. For en overskueligheds skyld vil hvert firma blive om-

talt for sig, såvel hvad angår studiebesøgets egentlige formål, som firmaernes øvrige produktion.

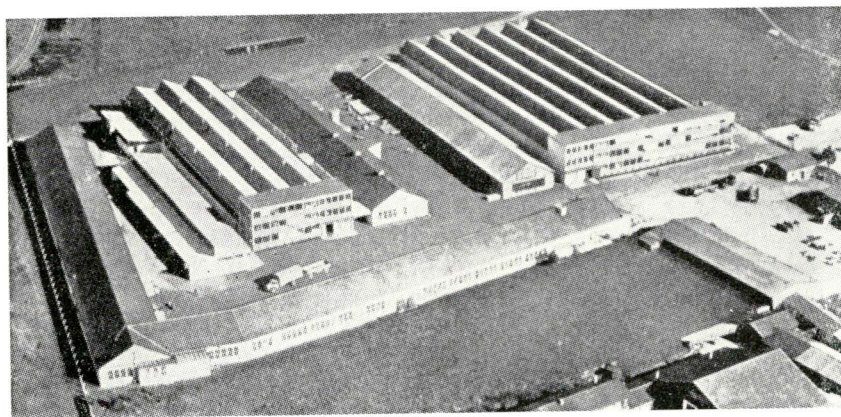
## 1. Carl Hurth – München.

Vort første besøg gjaldt firmaet »Carl Hurth« i München, velnok et af Tysklands største specialfirmaer i tandhjulsfremstilling. Herudover omfatter firmaets produktionsprogram gear samt værktøjsmaskiner. Firmaet beskæftiger ialt ca. 2700 medarbejdere, hvoraf ca. halvdelen er beskæftiget ved tandhjulsfremstillingen, medens de resterende fordeler sig ligeligt på henholdsvis gear- og værktøjsmaskineproduktionen.

Produktionen hos Carl Hurth er fordelt på to fabriksområder, benævnt Werk I og Werk II. I Werk II – som vort besøg omfattede – omfatter produktionen værktøjsmaskiner og gear, medens Werk I er den egentlige tandhjulsfabrik.

Carl Hurth's andel i MH'erens byggeprogram omfatter lokomotivets vendegear (se DLT nr. 8 1961), og det var ganske naturlig et nærmere studie af dette gear, der havde vor største interesse. Besøget var tilrettelagt således, at vi i bogstaveligste forstand fulgte gearrets opbygning på alle stader i fremstillingsprocessen, med afslutning ved selve monteringen, hvor deltagerne fik lejlighed til at se, hvorledes de forskellige indgreb virkede.

Derudover blev selvsagt også den øvrige produktion beset, og mon ikke det her var den meget rationel tilrettelagte arbejdsgang, samt den effektive kontrol af hver enkel enhed, der betog deltagerne mest. Samtlige værktøjsmaskiner var af nyeste udformning, med fuld udnyttelse af automatik, hvor dette var muligt. Alt er præcisionsarbejde, og underkastet en nøje kontrol såvel i forbindelse med selve forarbejdningen, som i hærtningsprocessen. Det er selvsagt ikke alt, der nødvendigvis skal have samme præcision i forarbejdningen. Ved Hurth har man derfor opdelt produktionen i 12 præcisionsgrupper, hvor det fineste og mest nøjagtige eksempelvis omfatter navigationsmateriale o.s.v. til flyvemaskiner. Hvad de enkelte dele til vort vendegear angår kan nævnes, at disse befinder



Carl Hurth's fabrikker.



sig i grupperne 7 og 8, også her er der – i betragtning af de ret store enkeltdele gearet består af – altså tale om fint præcisionsarbejde.

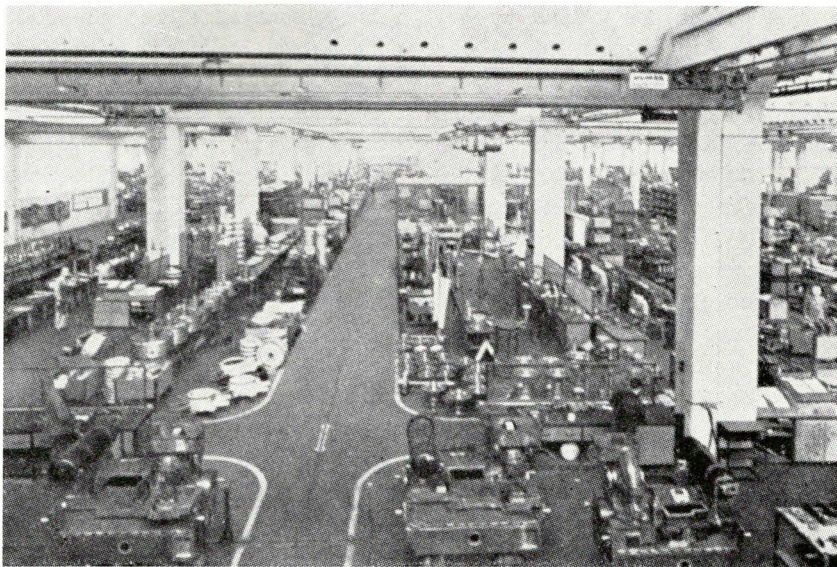
Placeringen i de enkelte grupper er også, udover selve nøjagtigheden, et udtryk for, hvor mange arbejdsprocesser de forskellige enheder skal gennemgå. For eksempel skal en enhed i laveste gruppe tandhjul kun passere slibemaskinen en enkelt gang, medens modsvarende antallet af passager her stiger stærkt, jo større præcision, der stilles krav om.

Efterkontrollen af de enkelte enheder sker i væsentlig omfang på maskiner af Carl Hurths egen produktion. Det var her interessant at se, hvorledes man i vid udstrækning benyttede diagrammer i målearbejdet. Aflæsningen af et sådan diagram fortalte udover selve nøjagtigheden i bearbejdningen, også hvorledes tandhjulsindgrebets bæreflader fordelte sig, henholdsvis med og uden belastning. Når man ser sådan et diagram første gang, leder det umiddelbart tanken hen på et seismogram, der fortæller om et større jordskælv. Tanken forlader dog en ret hurtigt, når det forklares, at målestoksforholdet på diagrammet er 10.000 : 1.

Det kunne for så vidt være interessant på denne plads at prøve at give et nøjagtigt billede af produktionens størrelse ved Carl Hurth. Dette vil imidlertid føre for vidt, så i stedet skal – som en periferisk belysning heraf – fortælles, at Hurth leverer værktøjsmaskiner til tandhjulsfremstilling, til så godt som alle europæiske automobilfabrikker, begyndende med SAAB og Volvo i Sverige, over tyske og franske fabrikker til Fiat i Italien. For eksempel er der indtil dato leveret 120 af disse maskiner til VW – Folkevognsfabrikkerne – i Wolfsburg.

## 2. MAN – Augsburg.

Det næste besøg studieprogrammet omfattede, var henlagt til de store MAN-fabrikker i Augsburg. Navneforkortelsen »MAN« dækker over firmaets egentlige navn: »Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg«, der igen omfatter de to byer, hvor koncernens hovedfabrikker er belig-



Montagehal i Voith's fabrikker.

gende. Derudover er der en fabrik i Hamburg, der hovedsageligt er beskæftiget med reparation og bygning af skibsmaskiner, samt svære svejsekonstruktioner. En afdeling i München leverer lastvogne, omnibusser, traktorer samt dieselmotorer til samme, og endelig er der en afdeling i Gustavburg ved Rhinen, hvorfra leveres bl.a. drejeskiver, hovedproduktionen her er dog broanlæg, såvel faste som bevægelige.

Fabrikken i Nürnberg har også et stort produktionsprogram, spændende fra dampmaskiner over gasbeholdere til klimaanlæg. Det, der på denne afdeling vel nok vil interessere os mest, er, at MAN Nürnberg afdeling er en slags tysk Scandia, idet der herfra leveres alle former for jernbanevogne til DB.

Som nævnt ovenfor besøgte vi afdelingen i Augsburg, idet det er herfra dieselmotoren til MH-lokomotivet leveres. Augsburg fabrikkerne er koncernens største, med en medarbejderstab på 10.000 ud af et samlet antal beskæftigede på alle 5 afdelinger på ca. 35.000. På denne afdeling fremstilles dieselmotorer fra middelstørrelse til brug ved jernbaner og stationære anlæg, op til de helt store skibsmotorer af en størrelsesorden, der vel kun overgås af vort eget B & W i København. Det var her interessant som dansker at få at vide – ved velkomsten hos MAN – at man dér på skibsmaskinernes område, regner med 5 verdensnavne, omfat-

tende MAN, men med B & W nævnt først.

Udover dieselmotorer fremstilles i Augsburg afdelingen alle typer af trykkermaskiner, såvel rotationsmaskiner, som alle finere maskiner til offset- og dybtryk. Endvidere vand- og røgrørskedler, samt udrustningsdele til atomreaktorer.

Vor indførelse på fabrikkerne i Augsburg skete på virksomhedens museum, hvor vi fik et interessant indblik i den udvikling, der har betinget nutidens MAN. Blandt andet findes på dette museum verdens første dieselmotor, konstrueret af Rudolf Diesel og bygget på fabrikken i Augsburg i sidste halvdel af forrige århundrede. Det er ikke helt uden grund, at deltagerne næsten med andagt betragtede denne gamle maskine, ved hvis dåb man vel ikke helt havde tænkt sig dens betydning for udviklingen så kolossal, som tilfældet blev. Denne gamle maskine, der nu i al stilfærdighed nyder sit otium som museumsgenstand, kan vel uden overdrivelse betegnes som en af de væsentligste årsager til vor moderne tekniske udvikling.

Det er da også gået dem, som så mange andre hedengangne berømt-heder i denne verden, den er blevet midtpunktet i en strid om den nu virkelig også er den første, eller om den skulle have en ældre »broder«. Det tekniske museum i München påstår dette, idet de gør gældende at eje denne ældre »broder«. Indtil vi-



dere er striden dog løst næsten salomonisk. Man anerkender fra alle sider, at den ældste dieselmotor befinder sig på teknisk museum i München, medens den allerældste er på MAN's museum i Augsburg. Således syntes alle parter herefter tilfreds-stillede.

At beskrive alt, hvad vi så under selve rundgangen på virksomheden, vil ikke være muligt her. Det skal dog nævnes, at man havde en rotationspresse under bygning med en kapacitet på 26.000 aviser i timen. Kun en mindre, fortalte man os, den hidtil største havde en kapacitet på 1 million i timen, og var leveret til en belgisk avis i Brussel.

Man lægger uvilkårligt nakken tilbage, og ser på denne kæmpema-

skine – som altså ikke er så stor endda – og en lille drilsk djævel hvisker i ens øre: »gud ved hvor mange dementier sådan nogle mastodonter vil kunne indstilles til«. Brugt på demokratisk – det vil sige sandfærdig – vis, vil det sige 1 million reelt oplysningsstof i timen. På anden vis – man tør næsten ikke tænke tanken til ende.

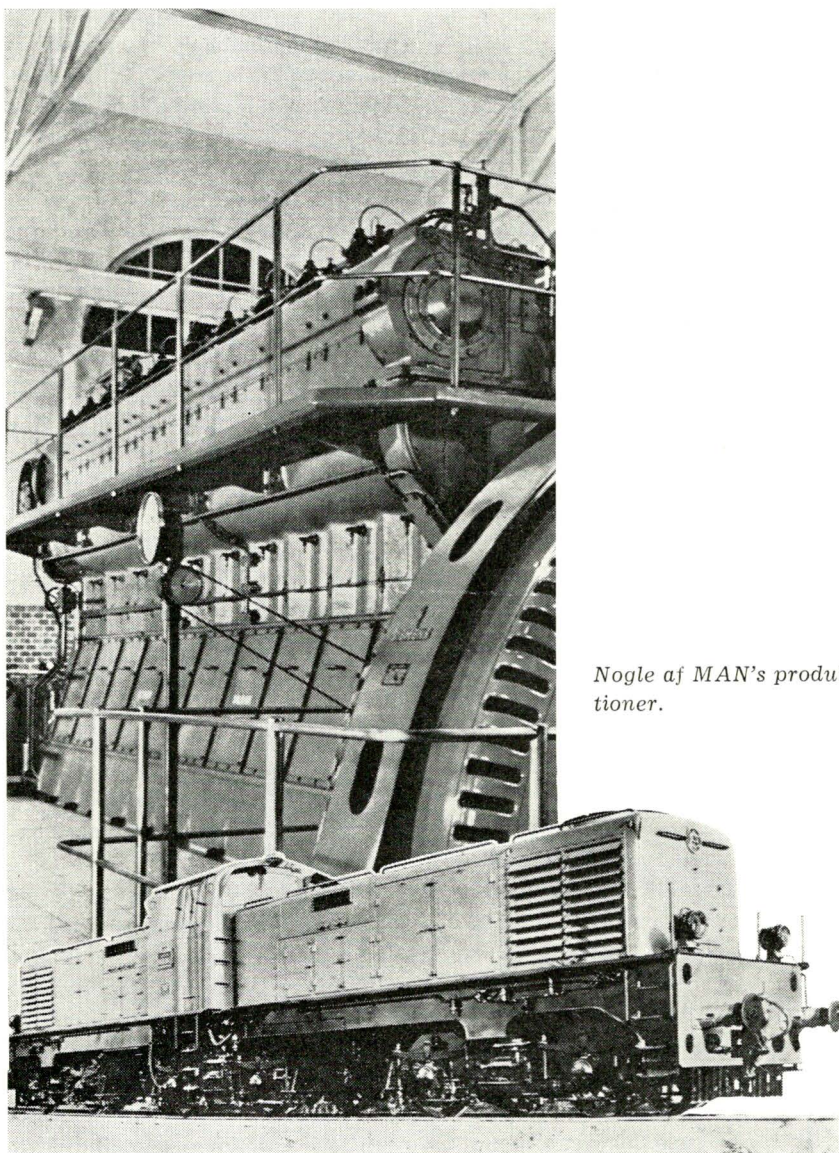
Det var ganske naturligt særligt fabrikationen af dieselmotorer, der havde deltagernes specielle interesse. Desværre – for os da – udgør leverancen til MH'eren kun en brøkdel af den samlede produktion, hvorfor det ikke her var muligt at lave noget fortløbende for vort vedkommende. Vi fik dog et par stykker af vore egne motorer at se på prøvestanden,

og kunne nikke genkendende til dem, og samtidig overvære de prøver motorerne underkastes, inden de leveres til indbygning i MH-lokomotivet.

Derudover måtte vi så nøjes med at følge den almindelige fremstillingsproces for dieselmotorer. Det var dog også i allerhøjeste grad interessant og lærerigt, og blandt andet blev med interesse beset, hvorledes man ved maskinstativerne benytter svejste elementer i den udstrækning det overhovedet er muligt. Man sparer ved dette såvel tid som arbejde i forhold til det støbte gods, og ikke mindst i denne forbindelse spares lagerplads til de meget brandfarlige træmodeller, der benyttes ved støbning.

Herhjemme benyttes selvsagt også svejsning i udstrakt grad. Det interessante ved MAN var imidlertid, at alt, hvad der overhovedet kunne svejses på maskine, blev det. Vi så hvorledes et stativ til en stor skibsmaskine blev opbygget. Kun selve afsnittene til krumtappens hovedlejer var i stålstøbegods, resten blev elektrisk påsvejst. Siderne, der var af svære stålplader, alle former for afstivninger, samt flanger o.l., og det meste på maskinen. Kun de steder, hvor svejsemaskinen ikke kunne udnyttes, benyttedes håndsvejsning. Det samme var for øvrigt gældende ved svejsning af kedler. Også her i vid udstrækning maskinsvejsning. At de svejste elementer senere blev udglødet for ophævelse af spændingerne i materialet, nævnes kun for fuldstændighedens skyld.

En anden særdeles interessant fremstillingsproces vi overværede, var fremstilling af krumtappe. Det er kun de helt store krumtappe, man selv fremstiller. De mindre overlader man helt til specialfabrikker, hvilket er det billigste. De mellemstore og allerstørste, som MAN altså selv tager sig af, blev tidligere alene sænksmedet, hvilket i de efterfølgende processer på drejebænkene var ret kostbart, grundet det store materiale, der skulle bortbearbejdes. Ved den ny proces presses krumtappen op i de enkelte slag i en kæmpepresse, hvorved opnås en meget jævn og ensartet overflade, der ikke



Nogle af MAN's produktioner.



kræver nær den efterforarbejdning, som tidligere.

Alt i alt skal det siges om besøget ved MAN, at det både var interessant og lærerigt, og ikke mindst for samtlige deltagere en virkelig oplevelse. Når dertil føjes, at man også havde stillet ledere til vor rådighed for en rundgang i byen, der historisk set er meget interessant og smuk, kan sikkert dannes et billede af en dag rig på oplevelser og indtryk.

### 3. J. M. Voith – Heidenheim.

Rejsens tredje og afsluttende arrangement, var henlagt til J. M. Voith's fabrikker i Heidenheim. Heidenheim er en lille by på 48.000 indbyggere, og beliggende ca. 40 km nord for den mere kendte domkirkeby Ulm. Udover Voith's fabrikker, der beskæftiger ca. 6.500, er byen kendt for sin store tekstilindustri, og endelig findes der også en stor cementfabrik, der udnytter de nærliggende kalkstensbjerge i en produktion af Portlandcement.

Det var ikke tilfældigt, at Voith kom til at danne slutstenen på denne studierejse. Dels er det jo den hos Voith udviklede hydrauliske kraftoverføring, der er det exceptionelle nye ved MH-lokomotivet, og dels havde Voith – da aftale om besøget blev truffet – lovet en indgående teoretisk indførelse i hydraulikkens princip og udformning, såfremt det ville være os muligt at strække besøget over to dage.

Det siger sig selv, at vi med tak tog mod dette tilbud, og henlagde rejsens to sidste dage til Voith's fabrikker. Og vi skulle ikke komme til at fortryde. Straks ved ankomsten til Heidenheim, hvor vi blev modtaget af overingeniør Rolf Keller plus en stab på 9 ingeniører, der stod til vor rådighed under hele besøget, fik vi forelagt det fulde program for begge dage, der – gengivet nedenfor – også vil kunne give læserne et indtryk af den interesse, man hos Voith tillagde vort besøg.

#### Programmets 1. dag.

I firmaets foredragssal fik deltagerne først – gennem overingeniør R. Keller – en oversigt over Voith's

godt 100-årige historie, samt firmaets produktionsprogram.

Derefter holdt hr. Keller en times foredrag med lysbilleder over emnet: »Den hydrauliske kraftoverførings teori, indbefattet virkningen på dieselmotoren«.

Efter et kvarters pause var der atter foredrag. Denne gang af ingeniør Weiss og emnet var her: »Princip såvel som drift og pasning af Ventilatoren«.

Som afslutning på disse to foredrag blev prøvestanden for turbogearet beset. Desværre var der ingen af MH'ere's transmissioner opstillet, men derimod en transmission til det tyske lokomotiv V 60, der har en 600 HK motor, men ellers er meget lig vort eget lokomotiv.

Vi så her, hvorledes gearet blev gennemprøvet, såvel med som uden belastning, ligesom vi gennem måleapparater så momentomskifterens –

konverterens – virkningsgrad ved forskellige hastigheder.

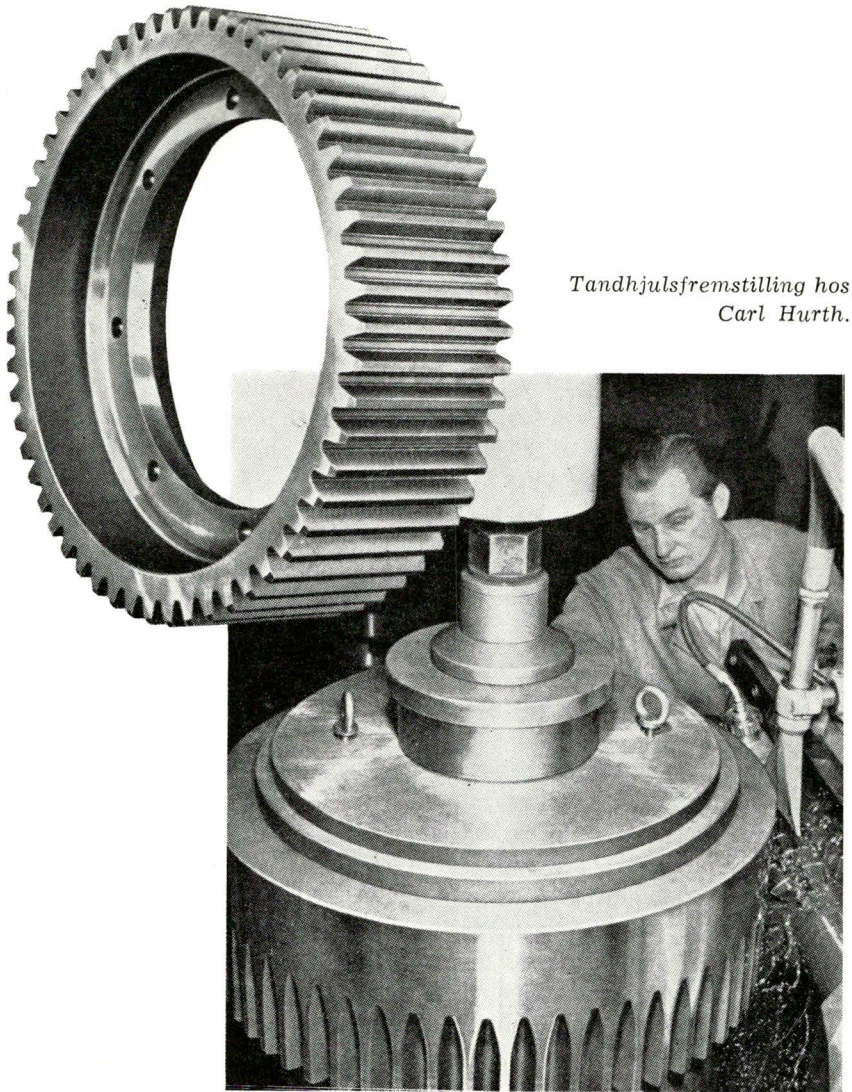
#### Programmets 2. dag.

Næste dag indledtes med et foredrag af ingeniør Pistl over emnet: »Grundsætningerne i opbygning og styring af Voith turbogear«.

Derefter foredrag over: »Pasning og fejlfinding i Voith gearet« ved ingeniør Hiller.

Efter disse to foredrag blev værkstedsafdelingen for turbogearet beset, og vi fik her lejlighed til at følge hele produktionsgangen. Det skal bemærkes, at deltagerne var opdelt i hold på 8 mand, hvorved blev til sikret, at alle fik lejlighed til at se, og ikke mindst at høre lederens bemærkninger og anvisninger, der udmærkede underbyggede de indledende foredrag.

Efter denne rundgang, blev der også tid til en hastig gennemgang af



Tandhjulsfremstilling hos  
Carl Hurth.



firmaets øvrige afdelinger, inden hele besøget afsluttedes i foredrags-salen, hvor der var rig lejlighed til at stille spørgsmål på endnu ubesvarede problemer.

Som det vil ses, et uhyre omfattende og interessant program. Når dertil videre tilføjes, at samtlige deltagere modtog et righoldigt materiale med beskrivelser og tegninger af såvel gearet som ventilator, heraf igen hele turbo transmissionsen med såvel pasning som fejlfinding, affattet på dansk, da vil betydningen af dette besøg sikkert stå enhver klart.

Af det indtil nu fra Voith omtalte, kunne man vel fristes til at tro, at turbo transmissionsen er fabrikkens hovedproduktion. Således er forholdet imidlertid ikke, idet dette område kun andrager ca. 25 pct. af den samlede produktion. Firmaets øvrige produktion er samlet om følgende hovedfelter: vandturbiner, papirmaskiner og Voith-Schneider propeller til specialskibe.

Vandturbinerne bygges såvel som Francis- og Kaplanturbiner, og i alle størrelsesordner til de kæmpekraftværker, der bygges verdens over. Endvidere bygges en speciel turbine med skovlformede hjul, benævnt Peltonturbine. Denne type bruges kun de steder, hvor der er tale om en meget stor faldhøjde på det vand, hvis kraft man vil udnytte.

Papirmaskinerne bygges også op i anseelige størrelser. Det kan således nævnes, at vi så én under montage, der havde en banebredde på det færdige papir på 8 meter. En sådan maskine, der bruges i avisproduktionsindustrien, har en arbejdhastighed på 600 m/min. og en dagsproduktion på 180 ton.

Voith-Schneider propellen er en type, der navnlig bruges ved færger og slæbebåde, og ofte i forbindelse med en turbo transmissionsen. Propellen er af en speciel type med bladene stikkende lodret ned fra skibets bund. Bladene er anbragt drejelige i en holder – fire i hver – og hele holderen er igen over turbo transmissionsen i forbindelse med skibets motor. Fordelen ved disse specielle propeller er, at man med dem kan navigere skibet i alle retninger, både

frem som bak, samt endvidere også sideværts.

#### Afslutning.

Af det indtil nu berettede, er kun omtalt den rent tekniske – studiemæssige – side af Tysklandsrejsen. For at give et afrundende sammendrag af hele turen, er det imidlertid også nødvendigt at nævne en anden side af de arrangementer turen omfattede, nemlig den overmåde imødekommende og venlige måde, vi blev modtaget med på alle 3 virksomheder. Det kan således samstemmende oplyses, at vi overalt blev hentet og bragt i rutebiler, ligesom virksomhederne havde indbudt os til frokost, de dage besøgene stod på. Endvidere havde Voith arrangeret en aftentur med bus for deltagerne, hvor vi blandt andet besøgte en middelalderborg – Schloss Hellenstein – der lå ca. 80 meter hævet over byen. Denne aftentur sluttede med en middag og venskabsammenkomst (som vore værtsfolk benævnte det), og også her var Voith vært.

Sammenfattende for hele studiearrangementet kan siges, at det på alle områder blev af stor værdi for deltagerne. Hvad de tekniske foredrag samt rundvisningerne angik, blev disse selvsagt foretaget på tysk. Der var dog ikke den gene ved at skulle høre alt på et fremmed sprog, som man rent umiddelbart skulle tro, idet man alle vegne talte et meget korrekt tysk, og samtidig så langsomt, at alle kunne forstå. Endvidere havde vi jo også på denne studierejse teknisk assistance fra maskinafdelingen, og gennem afdelingsingeniør J. Svindts – der er velkendt fra tidligere studierejser – medvirken som tolk, når de tekniske beskrivelser trods alt blev for snørklede, fik hele rejsen det udbytte for hver enkelt, vi fra arrangørernes side havde stillet som mål.

Fra landsoplysningsudvalget vil vi gerne bringe en tak til alle, der har været os behjælpelig med rejsens gennemførelse. I særlig grad en tak til maskinafdelingen for den støtte, vi altid modtager ved disse arrangementer. Også foreningens kontor på Hellerupvej har ydet en værdifuld

hjælp, som vi gennem disse linier siger en hjertelig tak for.

Sidst, men ikke mindst, skal rettes en hilsen og tak til de 72 kolleger, der ofrede ferie og penge på at kunne indhente den viden og indsigt, et sådan arrangement byder på. Der er ganske naturligt også andet, der drager ved et arrangement som dette. Det gælder jo en rejse uden for landets grænser med hyggeligt og kammeratligt samvær. Ingen må dog være blind for, at med et så hårdt lagt program, som de vore studierejser byder på, da er det i første række det rent oplysningsmæssige, der drager. At lejligheden så også benyttes til at knytte venskabsbånd med kammerater, man ikke ser i det daglige, er kun at betragte som et yderligere plus.

Som nævnt indledningsvis, er det efterhånden mange studiearrangementer af denne karakter, vi har haft i årenes løb. At prøve at drage dem alle frem, er vel hverken muligt eller ønskeligt i en beretning som denne. Det skal dog som en afslutning nævnes, at siden den første MY'er kom til Danmark, og dermed dannede optakten til den udvikling inden for vort arbejdsområde, vi snart nærmer os den foreløbige slutning på, da har vi haft studiearrangementer i direkte tilslutning til dieselificeringen med et deltageital på omkring ca. 700 kolleger.

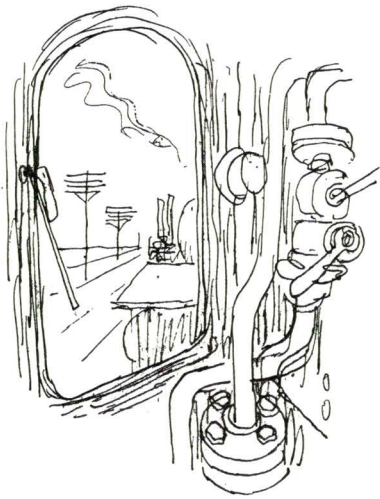
Dette tal, der nok kan fortælle et og andet om den interesse, hvormed den enkelte lokomotivmand omfatter sin tjeneste, dækker 4 besøg hos Nohab i Sverige, 2 besøg ved A/S Frichs i Århus, 1 besøg ved Henschel i Kassel, Tyskland, samt de i denne beretning nævnte.

Vi er fra udvalgets side glade og også en smule stolte over den bevågenhed, disse arrangementer forlenes med. Vi ved fra utallige tilkendegivelser, at udbyttet har været godt og til hjælp i den daglige dont. Vi vil derfor fremover fortsætte den lagte linie i det forfængelige håb, at vi derved gavner såvel den enkelte, som vor stand og etat. I forvisningen herom siger vi allerede nu: velkommen til næste arrangement.

j.



# Frontruden



## Spanske godsvogne udskifter aksler

De spanske jernbaner har taget en type godsvogne i brug til transport af sydfrugter, og disse vognes akselsæt kan udskiftes, så vognene fra de bredsporede jernbaner i Spanien kan køre på normalspor i de øvrige europæiske lande. Godsvognene, der anvendes til transport af appelsiner, er i to etager.

## To millioner arbejdsdage gik tabt i østzonen

Ved de tyske rigsbaner i østzonen er beskæftiget 264.000 mennesker, og i det sidste år har man været oppe på en meget høj sygdomsprocent, nemlig otte, i første halvår. Alene i januar kvartal 1960 mistede banerne over to millioner arbejdsdage til en værdi af 80 millioner mark på grund af sygdom og ulykker blandt de ansatte. Der manglede daglig ca. 20.000 jernbanemænd, og sygeligheden lå næsten to pct. over det beregnede omfang.

## Italiens jernbaner som »skibsreder«

Italiens statsbaner har ligesom Danske Statsbaner en stor søfartsafdeling, som både driver overfarten mellem fastlandet og byen Messina på Sicilien med seks moderne færger, og forbindelsen mellem fastlandet og øen Sardinien. Det sker delvis i samarbejde med rederiet »Terrenia«, som har nogle smukke hvidmalede både. De sejler også mellem Genova og

Sardinien og fra Napoli og Palermo på Sicilien til Sardinien.

I dette forår bliver to nye både færdige på skibsværftet i Palermo til de italienske statsbaner. De er på hver 5.000 ton, sejler 19 knob i timen og er forsynet med tre jernbanespor med en samlet længde på 300 meter.

Hver af disse jernbanefærger kan desuden tage 76 personbiler, hvoraf en del anbringes på øverste dæk. De kører til ad en rampe på samme måde som ved Halsskov og Knudshoved. Hver færge kan tage tusind passagerer og har to saloner, bar og spisesalon i forbindelse med promenadedækket. Under dæk findes 74 kahytter med hver sit toilet, 54 kahytter med enkelt køje og 20 med dobbelte. De to nye skibe er specielt bygget til sejlads i urolig sø.

## Schweizerne kan

Ledelsen af selskabet, som driver jernbanen Bern-Loetschberg-Simplon, har ladet opføre en stor tjenestebygning ved banegården Spiez til lokomotiv-, tog- og rangerpersonale. Udgiften har været en halv million schw. franc, og bygningen er meget moderne indrettet. I forbindelse med denne er bygget en »garage« til 120 motorcykler og cykler.

## Tyrkisk omvej undgået

Der er sket en større forbedring i toggangen fra Tyrkiet til Mellemøsten ved bygningen af den knapt hundrede km lange bane fra Gaziantep til Karkamische. Det er en tværgående forbindelse langs sydgrænsen til Syrien på vejen til Irak, og ved den nye jernbane undgår man en omvej på 272 km. Samtidig er der truffet en ny overenskomst mellem de tyrkiske, syriske, libanesiske og irakske jernbaner og det internationale sovevognsselskab Wagons-Lits om gennemgående sovevogne til Østen.

## Vesttyskland i spidsen med el-togdrift

Ved udgangen af marts måned var Tyske Forbundsbaner nået op på 3775 km banestrækninger under elektrisk drift. Vesttyskland er det jernbaneland i Europa, som nu ligger

i spidsen med denne driftsform. Endnu ca. 1500 km banestrækninger skal i løbet af indeværende år omstilles til el-drift. I 1963 bliver man færdig med nord-syd-strækningen fra Hamborg til Würzburg eller Frankfurt a.M. Der regnes med en udgift hertil på 900 mill. D-mark. I øjeblikket kører daglig ca. 250 tog ialt på denne strækning. Fra Hamborg til Frankfurt kan et godstog på 1200 ton med el-lokomotiv spare en hel times kørsel. Selv meget hurtige eksprestog kan med el-drift køre strækningen en time hurtigere end med et af de mest moderne diesellokomotiver.

De eksprestog-lokomotiver med dieseldrift, der kører her, er på 2200 hk, mens det store el-lokomotiv, E 10, har ikke mindre end 5.000 hk. Forbundsbanernes hovedadministration i Frankfurt tager iøvrigt en elektrønhjerne i brug i sommer.

## Jernbanen erobrer biltransporten Europa overkører nu mange bil-tog

Den stigende bilisme betød et alvorligt anslag mod banernes økonomi, men ideen med at lade særlige bil-tog transportere personbiler som rejsegods for at lette bilisterne kørslen over lange strækninger, er slået så godt an, at denne transportform nu er blevet en god indtægtskilde for adskillige landes jernbaner.

Med sommerkøreplanens ikrafttræden vil der køre et meget stort antal bil-tog gennem Europa». Der er således forbindelser mellem Ostende og Bruxelles til Milano, mellem Amsterdam, Bressoux og Avignon, mellem Zürich/Bern og Avignon, Amsterdam og Domodossola, Paris og Biarritz, Paris og Milano, Bologne og Lyon, Bolzano og Rom, Milano og Rom, mellem Paris og Rivieraen, mellem en række byer i Storbritannien og de tidligere nævnte bil-tog gennem Vesttyskland Hamborg-Basel/Chiasso og Grossenbrode-München, hvortil kommer bil-toget fra Frederikshavn med forbindelse til Hamborg og videre sydpå. I Tyskland er kommet nye biltog fra Frankfurt til Domodossola og fra Düsseldorf/Aachen til Avignon i Frankrig.



## Lidt pral og –!

For mange år siden stod tre lokomotivførere i remisen og talte sammen, idet det var den tid, at deres fyrbødere skulle udskiftes, og de var meget spændt på, hvem de skulle have som ny fyrbøder. Midt under samtalen kom lokomotivmesteren til stede og blandede sig i deres samtale.

Den ene fører sagde lidt pralende, at han gerne ville have den dårligste fyrbøder, idet han dermed mente, at han selv var så dygtig, at han nok skulle klare arbejdet tilfredsstillende alligevel. Hertil svarede mester, at vi har ikke nogen dårlige fyrbødere. Den anden fører sagde, at han gerne ville have den grimme fyrbøder. Hvorfor dog det, spurgte den forbavsede mester? Jo, for så kan jeg have alle pigerne for mig selv, svarede føreren, idet tempoet den gang ikke var nær så hurtigt som nu om dage, og togene holdt ofte længe ved stationerne, hvilket havde til følge, at byens unge piger tit kom hen og fik en lille sludder med de unge fyrbødere, for den gang var det en af landsbyungdommens største fornøjelser at komme ned til stationen og iagttage aftentøget og livet der omkring. Den tredje fører sagde, at han gerne ville have den smukkeste fyrbøder. Hvorfor vil De da det, spurgte mester? Jo, for så kan jeg måske få lov til at være i fred for pigerne, lød svaret fra føreren.

O. Bøye.



## 70.000 kroner fra Stjernen til ungdommens uddannelse

Under forsæde af professor, dr. med. Erik Husfeldt har bestyrelsen for Bryggeriet Stjernens studiefond uddelt kr. 70.000. Det er 13. år i træk, der på denne måde ydes bistand til unge kvinder og mænd, der søger videre uddannelse af faglig karakter eller står overfor fuldendelsen af deres studier. Hermed er fondens samlede uddelinger nået op på ca. kr. 900.000.

Hjælpen ydes i form af rentefri lån, der først skal tilbagebetales, når den pågældende har fuldført studiet eller uddannelsen og opnået en stilling, der sætter vedkommende i stand til at betale pengene tilbage til fonden, så de igen kan komme andre studerende til gode.

For nylig modtog Stjernen et brev fra en dansk ingeniør i Nyasaland i Afrika. Han havde startet et hotel, der var meget besøgt af turister, og da hotellet hed »The Viking Inn, ville han gerne servere Vikinger. Desværre forhandlede Stjernens produkter ikke i federationen, hvorfor han bestilte sit øl direkte fra bryggeriet. Brevet sluttede: »Når jeg skriver til Dem, er det en slags »tak for sidst«. Det var Stjernens studiefond, der satte mig igang med et lån, da jeg for en 8–10 år siden læste til ingeniør.

## Wien får Europas mest elegante S-tog i år

Østrigs forbundsbaner forstærker sit spornet med henblik på større hastighed på hovedstrækningerne

De østrigske forbundsbaners generaldirektør, dr. M. Schantl, har udtalt, at banerne sætter stærkt ind på at udbedre skinnenettet med henblik på en højere tophastighed. I særlig grad forstærker man normalsporet til akseltryk på 20 ton. I 1965 vil således 3.800 km hovedspor være udbedret og fornyet, hvilket svarer til 56 pct. af det samlede bane-net, og i 1980 skal man være helt færdig med spor-fornyelsen. I de sidste ni år har man lagt 30 meter lange skinner og sammensvejset dem, og i løbet af tolv år skulle dette arbejde være tilendebragt på Østrigs hovedstrækninger. Landets bjergrige karakter sætter dog en grænse for, hvor stor tophastighed man kan nå op på.

Det er meningen, at der på strækningen Innsbruck West-Östztal skal køres 120 km/t og på Östztal-Landeck med 100 km's fart. Den kendte Trisana-bro skal fornyes, sikrings- og signalanlæg ligeledes, og man må desuden forbedre beskyttelsesforanstaltninger mod naturkræfterne, sten- og sne-skred, langs banelinjerne. Hertil er der i de sidste år optaget et lån i Schweiz på 345 mill. østrigske schilling, og alene i fjor blev til disse arbejder anvendt 56,3 mill. schilling. Til jernbaneanlæg alene i Tyrol er der de seneste år brugt 208 mill. schilling. Blandt de udførte arbejder her er et omfattende sporskifteanlæg, iøvrigt det første i Tyrol, mellem de to banegårde i Innsbruck, hvorved trafikken på den stærkt belastede strækning kan gennemføres gnidningsløst.

## Det jysk-fynske statsbanepersonales bibliotek

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Århus, opgang F, fredag den 30–6–1961 kl. 16,30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede regnskab.
3. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgående er: Trafikinspektør V. H. Møller og overtrafikkontrollør S. Svane Knudsen).
4. Valg af revisor. (Den afgående er regnskabsfører J. P. E. J. Hedegaard).
5. Valg af 1 suppleant for bestyrelsen. (Den afgående er rangermester N. M. Andersen).
6. Valg af 1 suppleant for revisoren. (Den afgående er fru A. Henriksen).
7. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1960/61 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 19.–29. juni 1961 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. B. V.  
S. Svane Knudsen.





# Landsoplysningsudvalget

## Kursus 1961

Som tidligere meddelt her i bladet, finder dette års kursus sted i ugen 12.-19. september, på hvort smukke feriehjem. I denne uge vil kammerater fra det ganske land samles, og i fællesskab diskutere de mange problemer tiden byder på.

Og der er nok at tage fat på. Siden sidste års kursus har vi fået de nye tjenestetidsregler, og for ganske nylig er sket ændring i lønberegningen, ved ophøjelsen af finansministerens forslag om 40 portioners overenskomststillæg til lov. Videre er ved lov sket en ændring af reguleringsstillægsberegningen, der tilsigter en ensartet regulering af tjenestemandslønningerne, og lønningerne på det private arbejdsmarked. Disse nytillæg, sideordnet med de mange andre af vore problemer, indenfor tjenestemandsløvgivningen, vil blive behandlet såvel i gruppearbejdet som gennem foredrag, og gennem denne vekselvirkning i undervisningsformen, tilsikres samtlige deltagere det videst mulige mål af indsigt, i de daglige problemer.

Udover det allerede nævnte, vil mange andre spørgsmål blive optaget til debat, såvel i foredragsrækken som i de udvidede gruppers arbejdsprogram. Tiden giver os jo opgaver nok at tage vare på. Det påstås ganske vist, at det moderne menneske har en vis tilbøjelighed til, at skubbe det fra sig, han ikke umiddelbart forstår. Det er muligt denne påstand er, skal vi sige delvis rigtig. Mange har sikkert denne laden stå til indstilling, der givetvis gør livet mere behageligt, men så sandelig ikke mindre problemfyldt. Andre, og de bliver heldigvis flere og flere, kender og forstår det personlige ansvar, der er pålagt hver enkelt af os, og de ved, at kun viden og indsigt gør det muligt, at leve op til dette ansvar.

Gennem vore kurser giver Dansk Lokomotivmands Forening sine medlemmer den mulighed til personlig dygtiggørelse, der så naturligt er en af de vigtigste sider, i en interesseorganisations arbejde og virke. Vi står ikke alene i dette arbejde, men kan vel nærmest betragtes som et lille led i det samlede oplysningsarbejde, der foregår landet over, og hvis fornemste opgave er, at placere det menneskelige og kulturelle i tilværelsens centrum.

Vi har den glæde, hver gang vi kalder til kursus, at indbydelsen bliver vel modtaget, af en vågen og interesseret medlemskreds. Vi ved til gengæld, at denne interesse forpligter, og tror i forbindelse hermed, at årets kursus vil kunne opfylde de forventninger, der stilles.

I forvisningen herom, byder vi samtlige deltagere velkommen til de otte dages arbejde og samvær. Velkommen til kursus 1961.

j.



## Tak

Jeg beder her igennem alle modtage min hjerteligste tak for den venlige deltagelse ved min kære mands, lokomotivfører H. P. Hansen, sygdom og bisættelse.

Tak for venlige ord, blomster og kranse samt den smukke fanevags deltagelse.

Frida Hansen,  
Tønder.

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. Bak,  
lokomotivfører, Aarhus



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. Ukl. efter ansøgning i følge opslag pr. 1-6-61.

Lokomotivførerne (12. ukl.):

O. H. Harholt, Næstved, i Næstved.  
J. C. G. Rasmussen, Næstved, i Næstved.  
O. E. Søltøft, Næstved, i Næstved.  
H. Andersen (Ditmar), Næstved, i Næstved.  
T. C. H. Olsen, Næstved, i Næstved.  
S. R. Laursen, Næstved, i Næstved.  
R. Andreasen, Næstved, i Næstved.  
V. H. Pedersen, Slagelse, i Korsør.  
E. V. Rasmussen, Slagelse, i Korsør.  
Verner Nielsen, Korsør, i Korsør.  
A. K. Modell, Korsør, i Korsør.  
H. P. Winther, Slagelse, i Korsør.  
S. Børge Jensen, Korsør, i Korsør.  
H. E. Nielsen, Korsør, i Korsør.  
H. Rossen, Korsør, i Korsør.  
K. K. Nielsen, Korsør, i Korsør.

Tildelt funktion som depotforstander efter ansøgning i følge opslag pr. 1-6-61.

Lokomotivfører:

N. B. B. Laustsen, Abenrå, i Abenrå.

Forfremmelser til lokomotivfører (12. Ukl.) pr. 1-6-61.

Lokomotivfyrbøderne:

K. Hansen, Aarhus, i København Gb.  
K. E. Larsen, Nyborg, i Slagelse.  
B. J. Hansen, Fredericia, i Fredericia.  
A. Fritzemeier, København Gb., i København Gb.  
H. J. Sørensen, Fredericia, i Slagelse.



H. A. Laursen, Århus, i Slagelse.  
C. R. Keller, København Gb., i København Gb.  
N. S. B. Nielsen, København Gb., i København Gb.  
J. C. K. Nielsen, Thisted, i København Gb.  
L. Lorenzen, Sønderborg, i København Gb.  
J. V. T. Jensen, Odense, i København Gb.  
A. Jacobsgaard, Gedser, i Nykøbing F.  
G. S. Hansen, Brande, i København Gb.  
H. R. P. Lau, Nyborg, i København Gb.  
J. W. Deleuran, Fredericia, i København Gb.  
V. T. B. Dagø, Århus, i København Gb.  
L. Willumsgaard, Esbjerg, i København Gb.  
H. F. Sørensen, København Gb., i København Gb.  
A. Asmussen, Fredericia, i København Gb.  
J. H. Olsson, Helsingør, i Helsingør.  
L. E. Rasmussen, København Gb., i København Gb.  
T. Møller, København Gb., i København Gb.  
P. C. Weber, Haderslev, i København Gb.  
J. V. Hansen, Kalundborg, i Kalundborg.  
B. B. Christensen, Århus, i København Gb.  
C. V. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.  
K. O. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.  
L. H. Petersen, Fredericia, i København Gb.  
K. V. Jørgensen, Århus, i Næstved.  
K. Brodersen, Århus, i Næstved.  
M. B. Sørensen, Slagelse, i Slagelse.  
E. B. Nielsen, Randers, i Næstved.  
C. H. Christensen, Struer, i Nykøbing F.  
H. J. Pedersen, Korsør, i Gedser.  
K. L. Møller, Ålborg, i Gedser.  
H. P. Buch, Nyborg, i Gedser.  
H. Christensen, Viborg, i Gedser.

*Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag 1-6-61.*

Lokomotivfører (15. lkl.):  
S. E. Christensen, Gedser, til Næstved.

*Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-6-61.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
G. F. Petersen, Helgoland, til Kalundborg.  
K. E. B. Jørgensen, Helgoland, til Kalundborg.  
H. E. Madsen, Fredericia, til Ålborg.  
P. G. Pedersen, Helgoland, til Ålborg.  
K. P. J. Astorp, København Gb., til Ålborg.  
S. C. Christiansen, Næstved, til Ålborg.  
B. K. Tagesen, Fredericia, til Århus.  
S. Thomsen, Horsens, til Århus.  
H. K. Madsen, København Gb., til Esbjerg.  
K. E. Jønby, København Gb., til Århus.  
L. E. Ohlsen, Fredericia, til Århus.  
N. J. Buch, Helgoland, til Randers.  
H. Jensen, Fredericia, til Randers.  
E. M. Pedersen, Langå, til Struer.  
J. S. Hansen, Esbjerg, til Struer.  
C. E. Jespersen, Esbjerg, til Struer.  
H. H. Christensen, København Gb., til Fredericia.  
O. Petersen (Bager), Gedser, til Ålborg.  
E. M. Lyhne, Nykøbing F., til Fredericia.  
K. P. Sørensen, København Gb., til Fredericia.  
P. E. Nielsen, København Gb., til Fredericia.  
T. K. A. Husted, København Gb., til Fredericia.  
H. O. B. Jensen, København Gb., til Padborg.  
E. Christensen, Tinglev, til Padborg.  
V. P. G. Thomsen, Haderslev, til Esbjerg.

O. M. Jørgensen, København Gb., til Padborg.  
P. Jacobsen, København Gb., til Århus.  
N. B. Jensen, København Gb., til Århus.  
P. W. H. Jørgensen, Gedser, til København Gb.  
A. J. Knudsen, København Gb., til Århus.  
J. Bastholm, København Gb., til Helgoland.  
H. J. Holm, København Gb., til Helgoland.  
F. B. Jensen, København Gb., til Helgoland.  
G. Jacobsen, København Gb., til Helgoland.  
H. E. W. Thorsen, København Gb., til Helgoland.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-6-61.*

Lokomotivfyrbøder:  
B. H. Fischer, København Gb., til Århus.

*Afsked.*

Lokomotivfører (12. lkl.):  
S. V. T. Monthell, Roskilde, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-61).  
Elektrofører:  
J. H. Lund Pedersen, Enghave, er afskediget efter ansøgning (31-5-61).

*Navneændring.*

Lokomotivfyrbøder:  
B. E. Nielsen, København Gb., hedder nu:  
B. E. Østerill (pr. 13-4-61).

*Dødsfald blandt pensionister.*

Pensioneret lokomotivfører:  
A. R. Feddersen, Enghavevej 56, 3. København V, er afgået ved døden d. 10-5-61.

## **MEDLEMSLISTEN**

*Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-6-61.*

Pensioneret lokomotivfører:  
V. Hansen, Lyshøj Allé 26, 3. Valby.  
K. Rasmussen, Prinsensgade 28, Ålborg.  
E. L. Kristensen, Hobrovej 38, Randers.

## **NYE ADRESSER**

Gedser afdeling:  
Kassererens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører  
S. G. Lund Pedersen, Langgade 8 a.





Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

*Tegn forsikringer i*

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

## SØNDERBORG

*M. C. Helmich*

**BEGRAVELSESFORRETNING**

Kastaniealle 3 - Sønderborg - Privat Arnkilsgade 13

Telefon 22 336

**ARENDDT THIESEN**

Isolator

Finsensgade 5, Sønderborg, Telf. 24831

Alt isoleringsarbejde udføres  
Tilbud gives uden forbindelse

*Skandinavisk KAFFE*

Sønderborg

**K. P. Maletzki**

*Bageri - Conditori - Cafe*

Bestilling modtages paa alt bagværk  
Dybbølsgade 17, Sønderborg, Tlf. 21804

**Harry Hemmingsen**

*Tapetserer-Sadelmageri-Autopolstring*  
St. Raadhugsgade 13, Sønderborg, tlf. 22576

## HERNING

**N. C. JENSENS EFTF.**

Jes Øst-Jacobsen  
URMAGER OG GULDSEDER  
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv. Reparationer udføres

**ESSO** Service Station

*Johs. Nøhr*

FONNESBECHSGADE 16

Herning. Telefon 407

**Møbler - Inventar anbefales**

**Laurits Thomsen**

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

**A/S COORDINA**

Lindt-æsker og plader  
Svejtiske æsker og plader  
**CHOKOLADEFORRETNINGEN**  
Trøjborgvej 2  
v/ S. E. SØRENSEN  
Telefon Aarhus 6 88 36

Reserveret

J. E. W.

Eksklusive kaffeblandinger  
direkte fra importør  
**KAFFEN**  
- bedre end De er vant til er fra  
**KAFFEHUSET**  
v. Rutebilstationen, Hj. af Fredensg.  
og Sdr. Alle, Telefon 2 25 47

**SANGE**

Forfattes og duplikeres  
Maskinskrivning udføres  
Blade, Kortevarer, Lommeromaner

**CHARLOTTEHØJ KIOSK**

Tamperealsvej 1 - Tlf. 6 93 53

**Aarhus »ARTOL«  
Renseri**

Clemensstræde 7

Tlf. 3 00 30

De ringer -

Vi bringer -

kvalitet hos den frie Købmand

**SV. AA. MORTENSEN**

Købmand

Schlepegrellsgade 12, Aarhus

Tlf. 2 64 60

**HVILEHJEM**  
Ældre mennesker kan få ophold  
under venlige og betryggende  
forhold  
Det Hvide Bånd's Hvilehjem, Risskov  
v/ bestyrerinde  
Fru Magda Thomsen  
Telefon Aarhus 7 88 97

Alt i Isenkram - Køkkenudstyr - Glas  
Porcelæn - Gaveartikler

**Udstyrmagasinet**

Guldsmedegade 8 - Århus

Telefon 3 51 80

Th. Pedersen's efft.

**OVE EBBESEN**

Urmager og optiker

Nr. Alle 81-83 - Telf. 28447  
AARHUS

**Scooter-Service**

1. kl.s reparationer udføres  
med specialistsens garanti

Fr. Alle 50, Aarhus, Tlf. 31071

*Vespa udlejning*

**Kjeldsens Køreskole**

m/ Volvo Amazone

Tausvej 98 - Aabyhøj

Telefon 5 52 26

## Aarhus Amtstidende

**Anker Kristensen**

*Vulkanisering  
Nyt autogummi*

Vester Alle 25, Tlf. 2 73 96  
Privat » 7 11 93

**UNGE HJEMS HØJSKOLE**

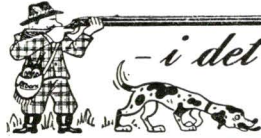
Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleop-  
hold på Danmarks mest mo-  
derne højskole med levende  
undervisning for vor tids  
unge. Kursus beg. novbr.  
og jan. Program sendes. Un-  
derstøttelse kan søges.

*Fionette*



**Spis mere OST,**  
ring så kommer Fællesen  
Leverandør til Feriehjemmet  
Tlf. Kalundborg 1029



*- i det lange løb vil De synes bedst om*

**ALBANI PILSNER**

**AARHUS**

**Viby Blomster**  
Kongevej 20  
Tlf. Viby 4 39 08

Buketter  
Kranse  
Dekorationer  
leveres  
overalt

**D.S.B.**  
kører altid i  
Haandværkerforeningens  
Restaurant og Selskabslokaler  
Aarhus Tlf. 2 02 33

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**  
Skræderforretning  
Skræderi og konfektion  
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon Aarhus 23720  
Leverandør til DSB  
Uniformer af enhver art leveres

**PARLO RADIO**  
Borggade 10 - Aarhus - Telefon 211 44  
Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn  
Særlig udstyr for hjemme service

Kør med  
**HASLE TAXA**  
Telf. Aarhus 56544

**Varme - Kulde - Lyd - Isolering**  
**OLAF BAHN** Telefon 35652  
Isoleringsforretning - Aarhus

»**Spirella**«  
Fruerne anbefales vor individuelle måltagning til korset, hofteholder og busteholder hos »Spirella« korsetiere  
Fru C. Frederiksen - Michalsensgade 4, 1ste Aarhus - Telefon 2 40 16

Alt taler for **Vespa** **ÅRHUS SCOOTER** Alle taler for **Vespa**  
v. E. Skaaning - Studsgade 31 - Telf. 2 21 48

**Frugt- og Grøntforretningen**  
Marstrandsgade 14  
Aarhus - Telefon 24773

**NIMBUS BUDENE**  
Frode Nielsen  
Såvel stort som småt - biler og motorcykler vogne indtil 2½ tons  
Samsøgade 4 Telf. 2 33 88

**KALUNDBORG**

**N. JENSENS SØNNER**  
Inventar og Bolig Montering  
Tlf. Kalundborg 280

**VARE-MESSEN BUUR NUDESEN**  
Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg  
Fællesbageri

**Fa. KJÆR CHRISTENSEN**  
Kordilgade 4 . Telefon 520 . Lev. til feriehus

**NYBORG**

**NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI**  
Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

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

**N. URBAN SØRENSEN**  
SLAGTER  
Altid 1. Kl. Varer  
NYBORG - Tlf. 111, 2 LIN.

**C. Knackstredt** Tlf. Nyborg 550  
Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.*

**SVENDBORG**

**Windsor** Nørregade 20  
Telf. 18 11  
Herre- og Drengeskivning

**A. F. Andersen**  
Frøhandel  
Møllergade 69 - Svendborg  
Telefon 941

*Forlang!*  
**Carlsminde**  
øl og vand

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

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

Parfumeri  
**Mille Fleurs**  
v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia  
Elisabeth Arden-Marinello  
Helene Rubinstein-Jardly

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

**Tøjhuset**  
Herreekvipering  
Gothersgade 2 . Fredericia  
Tlf. 1095

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